

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

ÉTUDE DE LA CONVENTION DE BERNE

SUR LE

TRANSPORT DES MARCHANDISES

au point de vue de

la Responsabilité des Compagnies de Chemins de fer

POUR RETARD, PERTE OU AVARIE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Lundi 8 Novembre 1909, à 1 h. 1/4

PAR

Lucien MOREL

Président : M. THALLER, professeur

Suffragants { *MM. AMBROISE COLIN, professeur*
CAPITANT, professeur

PARIS

IMPRIMERIE HENRI JOUVE

16, Rue Racine, 16

1909

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

ÉTUDE DE LA CONVENTION DE BERNE
SUR LE
TRANSPORT DES MARCHANDISES

au point de vue de
la Responsabilité des Compagnies de Chemins de fer

POUR RETARD, PERTE OU AVARIE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Lundi 8 Novembre 1909, à 1 h. 1/4

PAR

Lucien MOREL

Président : M. THALLER, professeur

Suffragants { *MM. AMBROISE COLIN, professeur*
CAPITANT, professeur

PARIS
IMPRIMERIE HENRI JOUVE
15, Rue Racine, 15

1909





Digitized by the Internet Archive
in 2026

ÉTUDE DE LA CONVENTION DE BERNE
SUR LE
TRANSPORT DES MARCHANDISES
AU POINT DE VUE DE
LA RESPONSABILITÉ DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER
pour retard, perte ou avarie

INTRODUCTION

Le xix^e siècle a vu croître considérablement les moyens de transports : le développement des lignes de chemins de fer notamment s'est produit avec une rapidité extrême. Mais il ne suffisait pas d'avoir relié entre elles les principales villes d'Europe, et d'avoir fait circuler sur ces lignes des trains nombreux et rapides : il fallait encore donner au commerce le moyen de les utiliser facilement, et lui éviter dans la mesure du possible toute perte de temps et d'argent.

D'assez bonne heure les compagnies d'un même Etat parvinrent à résoudre en partie ces difficultés, et s'unirent pour parer aux risques de retard, de perte ou d'avarie qui résultaient du morcellement du transport.

L'une des compagnies, la première ou la dernière, suivant les accords et le genre de marchandises transportées, perçut le prix total de transport ; de son côté, la dernière encaissa, d'une part, les remboursements lorsque l'expéditeur en avait grevé la marchandise ; et d'autre part fit, le cas échéant, les avances nécessaires pour payer les indemnités dues pour retard, perte ou avarie. Par suite, d'importants rapports financiers ne tardèrent pas à s'établir entre les diverses compagnies de chemins de fer, facilités par la connaissance qu'elles avaient de leur solvabilité réciproque.

Ainsi, il a été relativement aisé d'aboutir à une réglementation pratique dans l'intérieur d'un même pays ; mais il ne pouvait pas en être de même dans les relations internationales.

Avant 1890, date de la Convention de Berne, une même opération de transport international était soumise à des réglementations différentes, voire même contradictoires, les divergences de législation de chaque Etat faisant obstacle à une organisation homogène. Aussi les transports d'un pays à un autre étaient-ils régis par des conventions particu-

lières, par des ententes passées entre un certain nombre de compagnies : mais l'effet de ces accords était limité par l'empire des diverses lois nationales contre lesquelles il ne pouvait prévaloir, et le contrat de transport en venait à être privé, ou à peu près, de toute garantie. Une administration de chemins de fer n'acceptait de responsabilité que pour la partie du transport effectuée sur son réseau ; la marchandise l'ayant franchi, l'intervention d'un réexpéditeur était indispensable pour la transmission à la compagnie suivante, avec laquelle il fallait faire un nouveau contrat. Cela tenait surtout à ce que les compagnies ne connaissaient pas la solvabilité de chacune d'elles, et c'est ce qui explique pourquoi, malgré les grosses difficultés que cette absence d'entente créait, cette situation dura aussi longtemps.

En 1877, M. Georges Eger écrivait déjà : « Plus le transit augmente, plus aussi se fait sentir l'incertitude juridique dont souffrent, au même degré, l'expéditeur, le transporteur, le destinataire, et, en général, toutes les personnes intéressées au transport, ensuite de la diversité des dispositions qui régissent ce dernier (1). »

Pour faire cesser cet état de choses, et donner satisfaction au commerce, il ne fallait pas seulement

1. Georges Eger. *La législation internationale sur les transports par chemins de fer*. (Trad. Van Muyden, 1877.)

créer le transport direct en vertu d'un seul contrat d'une lettre de voiture unique, mais aussi déterminer, d'une part, les tarifs à appliquer à ces transports en commun, et d'autre part limiter les responsabilités encourues pour une même opération de transport, ainsi que les rapports financiers des diverses compagnies entre elles.

Avant la Convention de Berne ce résultat n'avait été que très partiellement atteint par des accords passés entre les principales compagnies françaises et étrangères.

Il en résultait que les transports internationaux pouvaient être réalisés sous des régimes assez divers.

Ou bien, et c'était le régime le plus simple, le régime idéal, ils avaient lieu sous le bénéfice d'un tarif international ou tarif commun entre les compagnies françaises et étrangères, lequel constituait en quelque sorte la charte du transport, ou bien ils s'effectuaient par une lettre de voiture directe ; et dans ce cas, bien que la feuille d'expédition fut unique, les transports étaient successivement régis par les tarifs généraux ou spéciaux de chacun des réseaux qu'ils empruntaient.

Mais la situation pouvait se compliquer davantage encore s'il n'y avait pas de lettre de voiture directe, c'est-à-dire si le transporteur initial n'acceptait le transport que jusqu'aux confins de son réseau.

L'expéditeur devait alors faire appel aux services d'un commissionnaire qui pût assurer le transit de la marchandise et les transbordements successifs jusqu'au point de destination, ainsi que nous l'avons indiqué plus haut.

D'ailleurs, dans tous les cas, alors même qu'il y avait une lettre de voiture unique, les conflits de lois étaient inévitables.

En ce qui concerne la responsabilité, ces conflits étaient particulièrement frappants, et ils étaient parfois la cause de graves préjudices au détriment des administrations de chemins de fer, appartenant à des pays dans lesquels la responsabilité est la plus étendue : tel était le cas qui se produisait lorsqu'une compagnie française était poursuivie et condamnée en raison d'un retard ou d'une perte partielle pour un transport effectué mi-partie en Allemagne, mi-partie en France, et imputable à la seule administration allemande de chemins de fer. La compagnie française voulant exercer son recours contre l'administration allemande risquait de ne pas être indemnisée totalement, malgré le bien-fondé de son recours ; et cela, parce que dans la loi allemande, comme nous aurons l'occasion de l'indiquer au cours de cette étude, les bases de réparations du préjudice causé sont fixées différemment, et souvent plus légèrement que dans notre législation.

En 1874, plusieurs pays du centre et du nord-

ouest de l'Europe appartenant à des pays de législation allemande, à peu près identique, s'entendirent pour adopter des règlements analogues basés sur le Code de commerce allemand.

La France essaya d'agir de même avec la Belgique, mais ne put faire qu'atténuer les difficultés résultant de la différence des législations.

Une entente internationale seule pouvait solutionner ces conflits de lois : elle devait peu après être entreprise.

C'est à la suite d'un projet de loi sur les transports présenté en 1874 aux Chambres fédérales suisses, et sur la remarque que cette loi n'aurait, en raison de la situation géographique de la Suisse, qu'un effet très limité, que le Conseil fédéral, sur la demande des Chambres, soumit aux gouvernements voisins un projet de convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer.

Une conférence se réunit à Berne en 1878 ; elle écarta les propositions faites de s'occuper du transport des voyageurs, pour limiter son effort à celui des seules marchandises, et elle élaborâ un projet qui fut soumis aux divers Etats participants et livré à la publicité.

Une nouvelle conférence se réunit en 1881 qui rédigea un nouveau projet, soumis également aux mêmes Etats, projet qui fut adopté, après quelques

modifications par une nouvelle réunion tenue en 1886.

Enfin eut lieu le 13 octobre 1890 une nouvelle conférence de signature, et le 14 le texte de la convention rédigé en langue française et en langue allemande fut définitivement adopté.

L'échange des ratifications se fit le 30 septembre 1892 et le 1^{er} janvier 1893, la convention entra en vigueur.

Depuis, ont été adoptées des dispositions additionnelles en 1893, sur l'adhésion de nouveaux Etats, en 1895 sur l'extension de la Convention à certaines marchandises jusque-là exclues. En 1898, une nouvelle conférence à Paris remaniait la Convention de 1890 plutôt dans la forme que dans le fond.

Enfin, le 19 septembre 1906 (1) ont été adoptées quelques nouvelles modifications aux dispositions de la Convention, telles qu'elles avaient été rédigées en 1898 (2).

Nous ne voulons pas examiner ici toutes les dispositions de la Convention, limitant notre travail à

1. Approuvées en France par la loi du 24-26 juillet 1907, et promulguées par le décret du 17-24 octobre 1908, les ratifications ayant été déposées à Berne, le 23 septembre 1908.

2. En 1890, la Convention a été signée par la France, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Belgique, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Russie et la Suisse. Depuis cette époque le Danemark, la Roumanie et la Suède y ont adhéré.

l'étude de la responsabilité des chemins de fer en cas de perte, d'avarie ou de retard.

Encore devons-nous préciser : nous laisserons volontairement de côté les questions relatives à la compétence, à la procédure, et à l'action en indemnité, lorsque la responsabilité est engagée, de même que nous n'étudierons pas par qui, ni dans quel délai, cette action doit être intentée.

Nous voulons seulement nous borner à l'examen des cas de responsabilité, en nous efforçant d'indiquer aussi clairement que possible dans quels cas le chemin de fer est responsable du retard, de la perte ou de l'avarie, et comment sera appréciée cette responsabilité et fixée l'indemnité.

Pour faciliter l'intelligence des dispositions adoptées par la conférence de Berne, il nous paraît nécessaire d'exposer brièvement d'abord les théories du droit français sur ces quelques points, et de rappeler en regard les règles du droit allemand, celles-ci plus sommairement, car elles ont été pour la plupart adoptées en 1890.

Cet exposé fera l'objet de deux sections d'un chapitre préliminaire.

Nous étudierons ensuite successivement le retard, l'avarie et la perte, en nous étendant un peu plus sur le retard, et en groupant dans un seul chapitre la perte et l'avarie, examinant pour chacun de ces cas, ainsi que nous l'avons indiqué tout à l'heure, comment la

responsabilité de la Compagnie est engagée ou dégagée et d'après quelles règles sera évalué le montant du dommage et calculée sa réparation.

Nous aurons ainsi l'occasion de comparer les règles du droit international et du droit français et nous pourrons nous demander en terminant si, quoique l'œuvre de la conférence ne soit pas en tous points parfaite, il ne serait pas à désirer de voir ses principes adoptés par la législation française, peut-être la meilleure théoriquement, mais qui entraîne dans son application des lenteurs inconciliables avec les nécessités du commerce moderne.

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE

SECTION I

RAPPEL DES PRINCIPES DU DROIT FRANÇAIS

§ 1. — *Principe de la responsabilité*

La responsabilité des compagnies de chemins de fer à raison du transport des marchandises résulte du contrat, passé entre elles et l'expéditeur ; c'est une responsabilité contractuelle.

Par suite, les compagnies sont, d'après les principes généraux du droit, responsables de l'inexécution du contrat dans la mesure où cette inexécution a porté préjudice à leur cocontractant.

En outre les articles 1784, du Code civil, 103 et 104 du Code de commerce précisent cette responsabilité dans les trois cas particuliers qui nous occupent

Ces articles sont ainsi conçus :

Art. 1784 du Code civil. — Ils (les voituriers) sont responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues ou avariées par cas fortuit ou force majeure.

Art. 103 du Code de commerce. — Le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors le cas de force majeure. Il est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure.

Toute clause contraire insérée dans toute lettre de voiture ou autre pièce quelconque est nulle (1).

Art. 104 du Code de commerce. — Si, par l'effet de la force majeure, le transport n'est pas effectué dans le délai convenu, il n'y a pas lieu à une indemnité contre le voiturier, pour cause de retard (2).

Les compagnies de transport sont donc, hormis les cas spéciaux que nous examinerons plus loin, responsables du retard, des avaries, et de la perte des objets qu'elles ont été chargées de transporter.

Nous allons dire quelques mots sur chacun de ces trois cas.

a) *Retard*. — S'il y a retard chaque fois qu'un

1. Ce dernier alinéa, ajouté à l'article 103, par la loi du 17 mars 1905 dit « loi Rabier » a entraîné la nullité des clauses de non-garantie qui figuraient dans les conditions d'application des tarifs spéciaux.

2. Notons qu'un arrêt de la Cour de cassation du 24 juillet 1895 (*Bulletin des Transports*, 1895) a décidé que la compagnie des chemins de fer n'a pas à donner avis à l'expéditeur ou au destinataire du retard provenant de force majeure, les lois ou règlements n'ayant pas imposé cette formalité.

transport n'a pas été effectué dans les délais convenus, il ne faut pas en conclure que chaque fois qu'il y a retard, il y a lieu à indemnité.

Le simple retard, en effet, en l'absence de préjudice souffert, ne donne pas droit à des dommages-intérêts (1).

Il en est ainsi, qu'il s'agisse de transports en grande ou en petite vitesse, quoique les tribunaux apprécient généralement avec plus de rigueur le retard subi par des marchandises expédiées en grande vitesse (2).

Le résultat d'une telle législation est que les compagnies, dans un très grand nombre de cas, pourront impunément dépasser les délais qui leur sont

1. Il y a en ce sens de nombreux arrêts : voir notamment arrêt de la Cour de cassation du 26 octobre 1904.

2. Notamment le tribunal de la Seine. Nous croyons que c'est tout à fait à tort qu'il en a ainsi jugé et que la longueur des délais de transports en petite vitesse augmentée des délais supplémentaires des tarifs spéciaux, doit donner au destinataire une garantie de ne pas souffrir des retards. S'il s'en produit, le montant du préjudice causé ne doit pas être calculé avec plus d'indulgence pour les compagnies sous prétexte qu'il s'agit de transports par petite vitesse et sous l'empire de tarifs spéciaux.

La responsabilité est la même, qu'il y ait retard dans le transport de marchandises par grande ou par petite vitesse. Il y a toujours inexécution du contrat de transport par sa non-réalisation dans les délais convenus. Dans les transports par petite vitesse, le délai est beaucoup plus long, mais cela n'atténue en rien la responsabilité du transporteur.

impartis, les intéressés hésitant le plus souvent devant les ennuis et l'aléa d'une instance judiciaire. Elles ménagent les maisons importantes et les chefs d'industrie qui ne reculent pas devant les procès. Elles évitent les retards en ce qui les concerne et s'il s'en produit, acceptent leurs réserves sans difficulté. Mais elles sont sans ménagement pour les commerçants moins importants.

Tout retard devrait être présumé préjudiciable. tout au plus devrait-on permettre au transporteur de dégager sa responsabilité en rapportant la preuve, d'ailleurs éminemment difficile, qu'il n'y a pas eu de préjudice.

b) *Avaries*. — La compagnie est responsable des avaries. L'article 106 du Code de commerce indique comment elles seront constatées.

D'après cet article (1) l'état des marchandises est vérifié par des experts nommés par le président du tribunal de commerce, ou à son défaut par le juge de paix, au pied d'une requête.

En principe l'expertise doit se faire en présence du destinataire et des voituriers représentés par le dernier ayant participé au transport. Le destinataire

1. Art 106. — En cas de refus ou de contestation pour la réception des objets transportés, leur état est vérifié et constaté par les experts nommés par le président du tribunal de commerce ou, à son défaut, par le juge de paix, et par ordonnance au pied d'une requête.

prudent devra pourtant aviser l'expéditeur du jour de l'expertise, et l'inviter à y assister ou à s'y faire représenter.

Qui devra adresser au président du tribunal de commerce cette requête ? Evidemment la compagnie, puisque c'est à elle qu'incombe la preuve que les avaries ne proviennent pas de son fait.

Il y a pourtant des cas où l'intérêt bien compris du destinataire lui fera prendre les devants, par exemple, lorsque des marchandises voyageant à ses risques et périls ont subi des avaries, dont il ignore si la cause se trouve dans une faute de l'expéditeur ou du transporteur (1).

Ajoutons enfin que, d'une part, dans l'opinion générale les formalités de l'article 106 sont obligatoires à peine de nullité, mais que, d'autre part ; cet article n'est applicable que dans le cas où il y a des contestations au lieu d'arrivée entre le destinataire et le transporteur. Si l'avarie est constatée en cours de transport, ou si la contestation a lieu entre

1. Il ne faut d'ailleurs pas perdre de vue que l'expertise est une mesure conservatoire qui ne sera généralement pas suivie d'une instance et qui doit être faite le plus vite possible. Aussi ne semble-t-il pas indispensable que tous ceux qui y sont intéressés y assistent, et la présence du destinataire représentant l'expéditeur et celle du dernier voiturier, représentant les transporteurs suffisent pour que l'expertise soit valable.

le destinataire et l'expéditeur, les règles à appliquer sont celles du droit commun (1).

c) *Perte*. — Quant à la perte, le chemin de fer en est responsable.

Pour la perte partielle, il ne devrait pas y avoir de difficulté, le manquant devrait être facilement constaté à l'arrivée. Mais le poids et le nombre ne peuvent s'établir que par des bulletins de pesage et de comptage. Or, si les expéditeurs n'ont pas pris soin de requérir expressément ces opérations, les compagnies ne sont pas tenues de les effectuer.

La responsabilité du voiturier vient alors à manquer de base et à être illusoire.

Pour la perte totale, la difficulté n'est pas moindre. En l'absence d'un texte précis, analogue à l'article 33 de la Convention de Berne que nous verrons ultérieurement et présumant la perte lorsque le retard s'est prolongé pendant un certain délai, les compagnies refusent de reconnaître que le colis a été égaré, prétendant qu'il pourra être retrouvé par la suite et qu'il n'y a qu'un retard.

A propos de la perte, signalons que le Code français ne contient aucune disposition formelle en ce qui concerne les déchets de route (coulage, dessiccation) pour certaines marchandises.

Ajoutons enfin que depuis la loi Rabier, et mal-

1. Articles 302 et suivants du Code de procédure civile.

gré toute clause contraire, la responsabilité des compagnies, en cas de manquants ou de perte partielle, de même qu'au cas d'avarie, est absolue et entière, et d'autre part que toute expédition par chemins de fer s'effectue sous cette présomption que la marchandise a été reçue en bon état, présomption que la compagnie peut d'ailleurs détruire alors même qu'elle n'a fait aucune réserve lors de la remise.

§ 2. — *Faits dégageant la responsabilité
du transporteur*

Cette responsabilité que nous venons d'examiner disparaît dans trois cas ; lorsqu'il y a force majeure ou cas fortuit, vice propre de la chose ou faute de l'expéditeur (art. 103 et 104, Code de com. art. 1148 et 1784, C. civil).

En dehors de ces cas d'irresponsabilité que nous allons examiner s'ajoutait, avant 1905, ce qu'on aurait pu considérer comme un quatrième cas : celui de l'insertion des clauses de non-garantie.

Toutefois ce n'était pas une exception absolue au principe de la responsabilité, parce que, d'après la jurisprudence, ces clauses n'avaient pour effet que d'obliger l'expéditeur à faire la preuve que la perte ou l'avarie provenaient du fait de la compagnie.

C'était, en droit, illogique (1). En fait, la preuve

1. C'était l'avis de nombreux auteurs : Lyon-Caen et Renault. *Manuel de droit commercial*, n° 524.

imposée étant à peu près impossible à fournir, les clauses de non-garantie arrivaient au but cherché par les compagnies.

Aussi le législateur a-t-il été amené à déclarer nulles ces clauses, exorbitantes surtout à notre époque où les expéditeurs n'ont plus le choix, la plupart du temps, entre divers modes de transports pour envoyer leurs marchandises.

Nous n'avons donc pas à nous occuper de ce cas d'irresponsabilité qui a disparu.

Il reste donc à dire quelques mots des trois autres.

a) *Force majeure*. — Par force majeure, on doit entendre des événements qui dépassent les prévisions ou les forces humaines.

C'est au juge du fait qu'il appartient d'apprécier les éléments constitutifs de la force majeure ou du cas fortuit, dont la compagnie doit justifier pour dégager sa responsabilité. Mais si les conditions de l'accident sont un point de fait réservé aux premiers juges, la Cour suprême peut examiner si ces circonstances tenues pour avérées ont réellement le caractère du cas fortuit ou d'un événement de force majeure (1). C'est une appréciation de nature très délicate, et on ne peut préciser, en formules générales, la physionomie du cas fortuit ou de la force majeure (2).

1. Cass., 10 févr. 1868. D. 68. 1. 422.

2. L'état de guerre pourra être un cas de force majeure,

Quant à l'administration de la preuve à la charge de la compagnie, on discute sur la question de savoir si elle pourra être faite par tous les moyens, ou seulement suivant certaines formes légales.

La difficulté réside dans le fait que les articles 103 et 104 relatifs au voiturier ne prescrivent pas la constatation légale, tandis que l'article 97 relatif au commissionnaire de transport exige, d'ailleurs seulement pour le retard, cette constatation légale.

Sans entrer dans le détail de cette discussion (1) disons qu'à notre avis, sauf pour le commissionnaire dans le cas de retard, la preuve de la force majeure pourra être faite par tous les moyens.

Ajoutons enfin que la circonstance que les compagnies ont accepté sans réserve une marchandise déjà avariée ou mal emballée n'est jamais considérée comme une renonciation à invoquer l'exception de force majeure.

b) *Vice propre de la chose.* -- Le vice propre de la chose est une tare inhérente à la nature de la marchandise transportée, telle que germination spon-

s'il y a désorganisation des services. Au contraire des gelées persistantes, arrivées au mois de janvier, ne dégageront pas la responsabilité de la compagnie, qui aurait dû prévoir cette éventualité, et prendre les mesures nécessaires pour défendre contre elles les marchandises à transporter (Cass., 16 fév. 1868, cité par Sarrut, *op. cit.*)

1. MM Bédarride et Pardessus n'admettent que la constatation légale ; M. Sarrut est d'avis contraire.

tanée de tubercules à certaines époques de l'année, vidanges de certains liquides, etc...

Dans ces cas, la compagnie est dégagée de toute responsabilité pour avarie ou retard (nécessité d'un nouveau chargement, etc.) si on ne peut établir que ce vice n'a pas été aggravé par son fait ou son imprudence.

La question de la preuve reste ici assez particulière, elle nécessite l'avis de personnes spécialement compétentes et que les tribunaux commettent avec mission de rechercher si l'avarie survenue provient d'un vice de la chose ou d'une faute ou imprévoyance du transporteur.

c) *Faute de l'expéditeur.* — Le fait ou la faute de l'expéditeur peuvent entraîner également l'irresponsabilité de la compagnie : tels seront, par exemple, un emballage défectueux (1), une indication inexacte de la destination.

Mais il faut ajouter que la compagnie ne perd pas, alors même qu'elle a accepté sans réserves un colis mal emballé, le droit ultérieur de dégager, en cas d'avarie, sa responsabilité (2).

1. L'emballage défectueux est souvent considéré comme un vice propre de la chose : nous pensons plus juste de la classer parmi les cas où le fait de l'expéditeur dégage la responsabilité de la compagnie : Cette distinction est d'ailleurs sans intérêt pratique.

2. En ce sens : Cour de Cassation, 10 juillet 1905 — Lamy. *Manuel des transports.*

De même, la responsabilité du voiturier cessera s'il peut prouver que l'avarie existait antérieurement à la prise en charge de la marchandise.

Tels sont brièvement rapportés les cas dans lesquels est dégagée la responsabilité des compagnies de chemins de fer d'après le droit français, pour le retard, l'avarie ou la perte.

Nous devons voir maintenant comment, lorsque leur responsabilité ne sera pas dégagée, sera calculée l'indemnité qui pourra leur être réclamée ?

§ 3. — *Fixation de l'indemnité*

En principe, les dommages-intérêts dus par une compagnie en cas de retard, perte ou avarie doivent compenser la perte faite par l'ayant droit et le bénéfice dont il a été privé, *damnum emergens* et *lucrum cessans*.

Encore faut-il que les dommages et intérêts aient été prévus ou qu'il ait été possible de les prévoir au moment de la formation du contrat et qu'ils constituent une suite immédiate et directe soit du retard, soit des avaries ou de la perte (1).

1. C'est ce qu'a décidé par exemple un jugement du tribunal de commerce de Marseille du 24 août 1900 (*Bull. des transports*, 1900) à propos d'une expédition en petite vitesse d'articles de bonneterie destinés à une vente au déballage à jour fixe, et qui avait subi un retard de deux jours. L'ayant droit n'obtint que 100 francs de dommages-intérêts sur les

Ces principes sont tirés des articles 1149, 1150 et 1151 du Code civil (1) que la jurisprudence applique au contrat de transport.

Tel quel, et théoriquement, ce système est excellent. Seulement il oblige l'ayant droit à deux preuves souvent difficiles à rapporter. D'abord il doit justifier qu'il a éprouvé un préjudice ; ensuite, et c'est là le moins aisé, il doit établir que la compagnie a pu prévoir le préjudice qu'elle a causé.

Ces deux difficultés se produisent notamment pour les transports des colis d'échantillons, destinés à faciliter ou à provoquer des marchés de fournitures souvent importants.

En cas de retard, de perte ou d'avarie, arrivés à un semblable colis, la compagnie sera-t-elle tenue

2.500 francs qu'il demandait, en raison de ses frais de publicité, de location d'une boutique, etc., par ce motif que rien ne pouvait laisser prévoir à la compagnie que le destinataire avait un besoin aussi urgent de sa marchandise.

1. Art. 1149. — Les dommages et intérêts dus au créancier sont, en général, de la perte qu'il a faite et du gain dont il a été privé ; sauf les exceptions et les modifications ci après.

Art. 1150. — Le débiteur n'est tenu que des dommages-intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat, lorsque ce n'est point par son dol que l'obligation n'a pas été exécutée.

Art. 1151. — Dans le cas même où l'inexécution de la convention résulte du dol du débiteur, les dommages et intérêts ne doivent comprendre, à l'égard de la perte éprouvée par le créancier et du gain dont il a été privé, que ce qui est une suite immédiate et directe de l'exécution de la convention.

de réparer le préjudice causé au voyageur de commerce, et à la maison qu'il représente, par l'impossibilité où il a été mis de conclure aucune affaire ? La jurisprudence fait une distinction.

Si la compagnie a pu ignorer à quel but devait servir la marchandise transportée, si l'expéditeur n'a pas spécifié que le colis renfermait des échantillons, sa responsabilité sera très faible (1).

Si au contraire la compagnie a pu prévoir qu'il s'agissait de marchandises telles que leur non-arrivée à destination pouvait être une cause spéciale de préjudice, la responsabilité sera plus rigoureusement appréciée, et l'indemnité allouée pourra comprendre, non seulement le dommage direct, mais encore les dommages indirects résultant du manque à gagner (2).

Remarquons que le droit français se borne aux principes que nous venons de rappeler : il en résulte qu'en cas de perte ou d'avaries considérables mettant les marchandises hors d'usage, le juge aura un pouvoir souverain pour évaluer les dommages-inté-

1. Ce principe est nettement posé dans un jugement du tribunal de commerce du Havre du 11 juin 1900, qui a refusé l'indemnité spéciale demandée, l'expéditeur n'ayant pas indiqué qu'il s'agissait d'échantillons, et la forme du colis ne pouvant tenir lieu de cette déclaration.

2. Voy. en ce sens un jugement du tribunal de Villefranche du 7 mai 1901, concernant des échantillons de vin non arrivés en temps voulu. (Lamy. *Manuel des transports*).

rêts, et apprécier la valeur des marchandises ; selon par exemple que la marchandise était ou non déjà vendue au destinataire lors de l'expédition, il pourra estimer cette marchandise d'après les cours au lieu du départ ou au lieu d'arrivée. Nous verrons qu'il en est différemment dans la Convention de Berne.

Ajoutons également que rien ne fait obstacle à ce que, lorsque les avaries ou le retard rendent la marchandise inutilisable, le juge puisse ordonner le laissé pour compte, quoique, en fait, ce mode d'indemnité soit très onéreux pour les compagnies qui ne peuvent tirer parti des marchandises qui leur sont ainsi abandonnées, et se trouvent obligées à des opérations de ventes commerciales étrangères à leur exploitation normale (1).

Signalons enfin en terminant que les compagnies de chemin de fer, qui ne peuvent plus, depuis la loi de 1905, s'exonérer de toute responsabilité par une clause de non-garantie, peuvent la limiter par une clause de forfait, dont la validité n'a jamais été contestée. Le Code de commerce (2) l'admet expressément pour le cas de retard, et il n'y a pas de raison pour la déclarer illicite dans les autres cas de responsabilité (3). Mais cette clause ne peut pas recevoir

1. Lyon-Caen et Renault, III, p. 443.

2. Art. 102. — La lettre de voiture doit être datée... Elle indique... Elle énonce... l'indemnité due pour cause de retard.

3. Lyon-Caen et Renault. *Manuel*, n° 525.

d'application en cas de fraude ou de faute lourde (1).

Voilà en résumé les principes qui régissent d'après le droit français la responsabilité des compagnies, et la manière dont sont calculées les indemnités.

Nous allons voir dans le droit allemand et dans la Convention de Berne, des principes très différents.

SECTION II

EXPOSÉ SOMMAIRE DU DROIT ALLEMAND

Nous avons dans notre section précédente examiné le droit français : il nous paraît utile de montrer ici les principes du droit allemand ; la conférence de Berne ayant eu à se prononcer entre les deux, et ayant adopté dans ses grandes lignes les principes allemands.

La législation allemande des transports (2), établie

1. La jurisprudence, par exemple, n'admet ces clauses que s'il s'agit d'un retard léger, ayant causé un préjudice peu considérable. Elle les rejette dès qu'il s'agit d'un retard très important. — Lyon-Caen et Renault, III, p. 438. — Sarrut, n° 524.

2. La législation allemande exposée ici est celle existant en Allemagne à l'époque des conférences de Berne. Depuis, un nouveau Code de commerce, promulgué le 10 mai 1897, est entré en application le 1^{er} janvier 1900. Les nouvelles dispositions se rapprochent encore davantage de la Convention de Berne.

pour les chemins de fer prend en considération leurs intérêts généraux, et limite assez leur responsabilité.

L'ancien Code de Commerce allemand en vigueur lors des conférences de Berne, contient dans le titre V du livre IV, consacré aux transports, une section spéciale où sont édictées quelques dispositions particulières aux transports par voie ferrée, dispositions conservées, ou à peu près, dans le nouveau Code.

a) *Principe de la responsabilité.* — Comme dans le droit français, le chemin de fer est responsable de la perte des effets qu'il transporte, ou de l'avarie à eux survenue entre le moment de la prise en charge et celui de la livraison (article 365) (1).

Il répond aussi du dommage causé par la non-livraison du colis, dans le délai convenu ou usuel (art. 397).

Cette responsabilité s'étend aux événements provenant du fait des employés ou autres personnes dont se sert le chemin de fer pour effectuer le transport (art. 400).

En cas de dommage constaté l'ayant droit n'a point à justifier de la faute du transporteur pour obtenir réparation du préjudice causé.

1. Cette responsabilité n'existe pas pour la totalité du préjudice éprouvé à l'occasion de perte ou d'avarie survenue à des objets précieux si la nature ou la valeur d'un tel colis n'a point été préalablement déclarée (art. 395 § 2).

La réception du colis à expédier étant prouvée par la lettre de voiture, le chemin de fer, par le seul fait de la perte, de l'avarie ou du retard, doit une indemnité. Il n'en est autrement que s'il peut établir que l'événement est dû à un fait indépendant de sa volonté.

b) *Calcul de l'indemnité.* — Pour le calcul des dommages-intérêts, le système allemand est très différent du droit français. La convention des parties a ici une place prépondérante et on ne se préoccupe pas de la vieille règle du *damnum emergens*, et du *lucrum cessans*.

En cas de perte, l'indemnité égale la valeur marchande des effets de même espèce et de même condition au lieu de la livraison et au jour où elle devait être effectuée, sous déduction des droits de douane et des frais épargnés par suite de la perte (art. 397) (1).

En ce qui concerne la fixation de l'indemnité pour le cas de retard, le principe (2) est que la lettre de voiture doit mentionner les conventions spéciales intervenues entre le transporteur et l'expéditeur, relatives aux délais de transport et aux dommages-intérêts en cas de livraison tardive.

1. Cette disposition a été depuis modifiée ; d'après le nouvel article 457, l'indemnité est calculée d'après la valeur de la marchandise au point de départ

2. Articles 392 § 8, 398 et 399 du Code de commerce.

Ces dommages-intérêt consistent dans une déduction du prix de transport, dans sa remise totale ou même dans une clause pénale qui peut venir s'y ajouter. Mais le préjudice éprouvé peut dépasser l'indemnité convenue ; dans ce cas, s'il n'existe aucune stipulation contraire, l'intéressé peut réclamer, en plus, au transporteur, la valeur représentant le dommage causé par le retard et non couvert par la clause de la lettre de voiture.

Mais il ne s'agit jusqu'ici que de l'application du tarif général.

Or, d'après l'article 427, l'expéditeur peut réclamer un autre tarif comportant une augmentation ou une diminution du prix du transport et comme compensation du côté du chemin de fer, une aggravation ou une atténuation de responsabilité.

Il peut, en effet, d'après ce même article, être stipulé que l'indemnité pour perte ou avarie égalera telle somme mentionnée dans la lettre de voiture ou le bulletin de chargement (1) comme valeur des effets transportés, et à défaut de cette mention spéciale, la

1. Le bulletin de chargement est une lettre de voiture pouvant être négociée. La marchandise est mentionnée comme devant être livrée à une personne désignée ou à son ordre. Fait en double, le chemin de fer en conserve un exemplaire ; l'autre qui est remis à l'expéditeur est négociable. Le chemin de fer ne peut, sous sa responsabilité, livrer la marchandise envoyée que contre remise du second exemplaire.

somme de 60 marks (75 francs) par 50 kilogs bruts de marchandises (art. 427).

De même en cas de retard, il peut être aussi convenu que l'indemnité ne dépassera pas la somme fixée dans la lettre de voiture ou le bulletin de chargement, ou à défaut de cette mention un quantum normal déterminé d'avance comme montant de l'intérêt d'une livraison effectuée en temps utile.

Ces limitations d'intérêt ne peuvent être invoquées en cas d'agissements mal intentionnés du chemin de fer.

Tels sont les principes suivis par le droit allemand pour fixer la réparation exigible. Ils sont donc très différents de ceux du droit français ; de nouvelles divergences entre les deux législations se rencontrent encore dans les causes d'exclusion de responsabilité.

c) *Causes qui dégagent la responsabilité.* — En outre des excuses du droit français basées sur la force majeure, le cas fortuit, la nature de la chose, la faute de l'expéditeur, le Code allemand ancien prévoit dans son article 424 (1) un certain nombre de cas dans lesquels l'intéressé n'obtient une indemnité que s'il justifie d'une faute du chemin de fer.

Nous n'énumérons pas ces cas ; la conférence de Berne les a presque tous adoptés dans son article 31 (2).

1. Le nouvel article 459 a reproduit cet article 424.

2. Voir *infra*, ch. II, sect. II, § II, B.

De même pour les marchandises sujettes à une perte de poids ou de mesure par leur seule nature, l'ancien article 426, autorise une stipulation de non-responsabilité du chemin de fer pour une diminution normale (1).

Pour le retard, le chemin de fer dégage sa responsabilité en prouvant qu'il n'a pu l'éviter malgré toute la diligence d'un bon voiturier. S'il fait cette preuve, il a droit au paiement intégral du prix du transport.

C'était donc entre deux systèmes différents que la conférence de Berne avait à choisir.

Nous constaterons, en étudiant successivement la responsabilité du chemin de fer d'après cette convention, dans les cas de retard, d'avarie ou de perte, que c'est en somme le droit allemand qui fut adopté.

1. Dans le nouvel article 460 cette stipulation facultative dans l'article 426, devient obligatoire. (*Bulletin des transports internationaux*, 1897, p. 429.)

CHAPITRE PREMIER

La responsabilité pour retard d'après la Convention de Berne

Quelles sont les causes de la responsabilité des compagnies d'après la Convention de Berne ?

Nous rencontrons également ici comme en droit français, le retard, l'avarie, la perte partielle ou totale.

Nous allons les étudier successivement en commençant par le retard.

SECTION I

QUAND Y A-T-IL RETARD ?

Il est souvent difficile dans la matière des chemins de fer d'être exactement fixé sur l'étendue et la limite de ses droits. Dans cet ordre d'idées la question des retards dans la livraison des marchandises n'est pas celle qui soulève le moins d'incertitudes et par suite de conflits. Un simple retard peut aussi bien qu'une avarie sérieuse ou que la perte complète de

la marchandise causer de graves dommages, mettre en lutte expéditeurs, transporteurs et destinataire.

Il est donc nécessaire d'être aussi précis que possible sur cette question des retards. Or le retard peut être défini : l'inobservation du délai de livraison, c'est-à-dire du délai d'expédition ajouté au délai de transport.

Aussi comprend-on l'intérêt qu'il y a à déterminer les délais maxima, leur manière de les calculer, leur point de départ, les causes d'interruption et leur arrivée à expiration.

L'article 14 de la convention, alinéa 1, a laissé aux dispositions réglementaires d'exécution, le soin de fixer tous ces points.

A. — *Durée des délais.* — Quant à la durée, ces délais sont, d'après l'article 6 de ces dispositions :

a) Pour la grande vitesse :

Le délai d'expédition, un jour ; le délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres, un jour ;

b) Pour la petite vitesse :

Le délai d'expédition, deux jours ; le délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres, deux jours.

Ce sont d'ailleurs des délais maxima.

Lorsque les marchandises passent d'un réseau à un réseau voisin les délais de transport sont calculés sur la distance totale entre le point de départ et le

lieu de destination, tandis que les délais d'expédition n'entrent en compte qu'une seule fois.

Voilà le principe.

A cela, il y a des tempéraments :

a) D'abord l'article 14, alinéa 2, autorise les tarifs réduits avec délais allongés lorsqu'ils sont admis par les règlements et lois de chaque pays (1).

Ainsi, en cas d'application du tarif spécial, les règlements français admettent une augmentation de délai de cinq jours à ajouter à celui du tarif ordinaire. Le maximum fixé par la convention peut alors être dépassé. C'est en ce sens que s'est prononcé le 26 avril 1897, le tribunal de commerce de Rouen (2).

1. Art. 14, al. 2. — Lorsque d'après les lois et règlements d'un pays, il peut être créé des tarifs spéciaux à prix réduits et à des délais allongés, les administrations de chemins de fer de ce pays pourront aussi appliquer ces tarifs à des délais allongés dans le trafic international.

2. Il s'agissait en l'espèce d'un transport effectué de Staasfurt (Saxe) à Rouen. On avait demandé les tarifs spéciaux les plus réduits. Or, le tarif spécial le plus réduit des compagnies françaises comportait sur les lignes françaises une augmentation de délai de cinq jours à ajouter au maximum de la convention internationale. L'intéressé envisageant seulement l'application de cette dernière, prétendait que les marchandises étaient en retard de quatre jours, et demandait une indemnité ; il alléguait que le délai allongé, étant prévu dans un tarif intérieur, n'était pas applicable à un transport international. Mais le tribunal, à bon droit, décida, en se basant sur l'article 14, alinéa 2 de la Convention de Berne, que

b) De même, d'après le paragraphe 6 des dispositions réglementaires pour l'exécution de la convention, les lois et règlements des Etats contractants (1) déterminent dans quelle mesure les administrations de chemins de fer soumises à leur autorité ont la faculté de fixer des délais supplémentaires dans les cas suivants :

celle-ci « ne fait que poser des règles générales, et qu'elle laisse subsister les tarifs en leurs prix et leurs conditions non contraires à ses principes », et il rejeta la demande formée contre la compagnie française. (*Bulletin annoté des chemins de fer*, 1867, p. 164.)

1. Différents pays ont profité de cette faculté :

Ainsi, en Autriche-Hongrie, le chemin de fer peut, après homologation de l'autorité compétente, mettre en vigueur des tarifs exceptionnels à des prix réduits et avec délais allongés. (Règlement d'exploitation, § 63.)

En Belgique, d'après l'article 2, alinéa 1-3° de la loi sur les contrats de transports, « les règlements déterminent les délais dans lesquels doit s'opérer la remise des marchandises au destinataire ».

En France, c'est l'arrêté ministériel du 2 juin 1866 concernant les délais de livraison qui régit la matière. Il est ainsi conçu :

La fixation des délais déterminés pour les transports à petite vitesse, effectués aux prix et conditions des tarifs généraux, ne fait point obstacle à la fixation de délais plus longs dans les tarifs spéciaux ou communs où ils ont été ou seraient ultérieurement introduits, avec l'approbation de l'autorité supérieure, comme compensation d'une réduction de prix.

En Italie, en Russie et en Suisse des délais supplémentaires peuvent être également introduits pour les marchandises transportées à des prix exceptionnellement réduits.

1° Les jours de foire ;

2° Les époques de trafic extraordinaire ;

3° Lorsque la marchandise doit traverser un cours d'eau dont les deux rives ne sont pas reliées par un pont, ou parcourir une ligne de ceinture reliant entre elles les lignes appelées à concourir au transport ;

4° Pour les lignes secondaires ainsi que pour celles dont les rails n'ont pas l'écartement normal (1).

Dans ce cas, ajoutent les dispositions réglementaires, lorsqu'un chemin de fer sera dans l'obligation d'user d'un des délais supplémentaires facultativement autorisés par les Etats dans les cas ci-dessus, il devra en apposant sur la lettre de voiture le timbre de la date de transmission au chemin de fer suivant, y inscrire la cause et la durée de l'augmentation des délais dont il aura profité.

Il n'y aura donc pas de difficulté ultérieure entre les diverses compagnies intéressées.

B. — *Calcul des délais.* — Il ne suffit pas de fixer les délais de livraison, il faut déterminer comment ils seront calculés ?

Quel est d'abord le point de départ ?

D'après les dispositions réglementaires d'exécution

1. Il avait été ajouté en 1881 un cinquième cas, celui d'un transbordement à effectuer au moment du passage d'un Etat dans l'Etat voisin ; il a été supprimé en 1886. Procès-verbal de la séance du 12 juillet 1886. *Archives diplomatiques*, 1888.

de l'article 14, alinéa 4, les délais prennent cours à partir de l'heure de minuit, suivant l'acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture. Le jour même de la remise ne peut donc pas être compris dans les délais de livraison (1). Les jours compris dans les délais sont des jours francs, allant de minuit à minuit. L'intervalle entre la prise en charge de la marchandise par le premier transporteur et le moment où commence à courir le délai de livraison n'appartient qu'à ce chemin de fer (2).

Remarquons, en outre, que pour trouver le point de départ de ces délais, il faut tenir compte des dimanches :

Le même article 6 des dispositions réglementaires stipule en effet que :

Lorsque le jour qui suit celui de la remise en gare de départ est un dimanche, le délai commence à courir vingt-quatre heures plus tard.

De même, en ce qui concerne l'expiration, lorsque le dernier jour du délai est un dimanche, le délai n'expire que le jour qui suit immédiatement.

Ajoutons que ces deux exceptions ne sont pas applicables aux marchandises en grande vitesse.

b) La convention, ou plutôt les dispositions régle-

1. Tribunal de Commerce de Rouen, 8 mars 1897. *Journal de droit international privé*, 1903, p. 655.

2. Tribunal de commerce de Courtrai. — *Bulletin des transports internationaux*, 1898, p. 596.

mentaires précisent également quels jours doivent être comptés dans le délai ; en sont exceptés :

1° D'abord, ceux nécessaires aux formalités de police ou fiscales, notamment de douane (1). Mais de ce que les compagnies ont le droit de décompter les délais de dédouanement, il ne s'ensuit pas que les tribunaux n'aient pas celui de vérifier si les déductions ainsi opérées correspondent bien à la réalité des choses. On trouvera dans l'arrêt du 5 février 1908 cité ci-dessous (note 1) un exemple de ce pouvoir d'appréciation du juge.

2° Puis, ceux pendant lesquels le trafic est impossible, sans que cela résulte d'une faute imputable au chemin de fer (nous reverrons ceci plus loin) (2) ;

3° Enfin les dimanches ou jours fériés, si les règlements particuliers des états contractants l'indiquent (3).

1. Ce principe a été affirmé à maintes reprises par exemple dans un jugement du tribunal de commerce de Courtrai et par un arrêt de la Cour d'appel et de Cassation du canton de Berne, en date du 5 février 1908. (*Bulletin des transports internationaux*, 1908, p. 268.)

2. C'est ce qui résulte de l'article 6, alinéa 7 ainsi conçu : « Les délais de livraison cessent de courir pendant la durée des formalités fiscales ou de police, ainsi que pendant toute interruption du trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport par voie ferrée, et ne résultant pas d'une faute imputable au chemin de fer. »

3. Même article 6, alinéa 11 : « Dans le cas où l'un des Etats aurait introduit dans sa législation ou inséré dans les

A ce point de vue, il est intéressant de noter les divergences des règlements des divers pays signataires de la Convention, puisqu'il en résulte des allongements plus ou moins grands des délais de transports.

Les uns (1), comme l'Allemagne, se contentent de reculer le point de départ du délai, ou le point d'arrivée, lorsque le premier jour qui suit celui de la remise en gare, ou le dernier jour du délai est un dimanche ou un jour férié (2).

Les autres, au contraire, ont déclaré nettement que ne seraient comptés dans les délais, ni les dimanches, ni les jours fériés légaux.

Les délais se trouvent ainsi augmentés de vingt-quatre heures pour chaque dimanche ou chaque jour

règlements homologués des chemins de fer une clause concernant l'interruption du transport des marchandises pendant le dimanche et certains jours fériés, les délais de transport seraient augmentés à proportion. »

1. D'après le résumé des prescriptions réservées à la législation des Etats contractants de la Convention internationale de Berne, édité à Lucerne, octobre 1904.

2. Lorsque le jour qui suit celui de la remise en gare est un dimanche ou un jour férié, le délai commence à courir vingt-quatre heures plus tard pour les marchandises transportées par petite vitesse.

De même, lorsque le dernier jour du délai de livraison est un dimanche ou un jour férié, le délai n'expire, pour les marchandises transportées en petite vitesse, qu'au prochain jour de travail (Règlement de transport, paragraphe 63, alinéa 7 et 8).

férié légal (1), même quelquefois pour les marchandises à grande vitesse (2).

Il y a lieu de noter à ce propos que la France n'a pas usé de cette faculté et que, par suite, les dimanches et jours fériés comptent dans les délais de transport.

Au point de vue historique, on peut remarquer

1. Voici comment s'expriment ces règlements particuliers :

Autriche-Hongrie. — Règlement d'exploitation, paragraphe 65, alinéa 11. « Avec l'assentiment de l'autorité de surveillance, les délais de livraison peuvent être prolongés en cas de suspension du trafic des marchandises, les dimanches et jours fériés, d'une durée égale à ces derniers, pour autant que les dispositions des alinéas 7, 8 et 9 (relatifs au point de départ ou d'expiration des délais un dimanche ou un jour férié) ne sont pas déjà applicables. »

Belgique. — Les délais de livraison pour les marchandises de grande et de petite vitesse sont prolongés de vingt-quatre heures pour chaque dimanche ou jour férié légal compris dans ces délais. (Ces jours fériés légaux sont : le 1^{er} janvier, l'Ascension, le 21 juillet, le 15 août (Assomption), le 1^{er} novembre (Toussaint), le 25 décembre (Noël), les lundis de Pâques et de la Pentecôte.)

Pays-Bas. — Mêmes dispositions, qui, faute de précision, paraissent s'appliquer aussi à la grande vitesse, puisque l'article dit seulement : « Les délais de livraison sont prolongés de vingt-quatre heures pour chaque dimanche ou jour férié légal compris dans ces délais. (Ces jours fériés sont : le 1^{er} janvier, le lundi de Pâques, l'Ascension, le lundi de la Pentecôte, le 25 et 26 décembre.) »

Suisse. — De même, mais seulement pour la petite vitesse. (Règlement des transports, article 69, alinéas 8 et 9.)

2. Notamment Belgique et Pays-Bas (voir note ci-dessus).

que ces cas d'augmentation des délais par suite du retranchement des dimanches et jours fériés n'existaient pas dans le projet primitif soumis à la conférence ; mais M. le Dr Christ, un des promoteurs de la conférence, en soutint l'opportunité, se basant sur l'intérêt de tout premier ordre physique et moral qu'il y aurait pour les ouvriers à ce qu'on pût arriver à généraliser le système anglais de la suspension de la marche des trains de marchandises, le dimanche.

On proposa d'ajouter au dimanche les jours fériés. Après une assez longue discussion (1) pour savoir d'abord si ce principe serait adopté et ensuite si les jours fériés seraient déterminés, la convention, comme nous l'avons vu, en laissa la fixation aux divers Etats.

Il n'est pas douteux que malgré le désir d'unification de tous, il a été préférable de laisser chaque pays libre, suivant ses aspirations ou ses habitudes, de déterminer quels seraient ces jours.

c) *Expiration des délais.* — Le délai est observé, et il n'y a pas de retard si, ainsi que l'indiquent nettement les dispositions réglementaires, avant qu'il ne soit expiré, la marchandise est remise, ou l'arrivée en est notifiée au destinataire ou à la personne autorisée à la recevoir en conformité des règlements du chemin de fer chargé de la livraison.

1. Voir Darnis-Gravelle, *op. cit.*, p. 90.

Ces mêmes règlements déterminent les formes dans lesquelles la remise de la lettre d'avis sera constatée.

Ajoutons toutefois que, à côté du droit, il y a le fait, à côté de l'arrivée ou plutôt de l'heure d'arrivée légale calculée d'après les règlements en vigueur dans chaque Etat, il y a l'heure d'arrivée *effective* de la marchandise.

Et certains tribunaux plus enclins à s'attacher au fait qu'au droit pur, ont vu une violation du délai de transport dans une livraison différée jusqu'à l'expiration des délais réglementaires. Un jugement du tribunal de commerce de Budapest, du 7 septembre 1900, confirmé par un arrêt de la Table Royale du 16 janvier 1901 et par une décision de la Curie hongroise du 19 mars 1902 (1), ont affirmé que le voiturier était obligé de délivrer, sans retard, le colis arrivé à destination, sous peine d'encourir la responsabilité d'une baisse de prix de la marchandise et même, dans l'espèce, d'une perte de poids des animaux admis au transport. On peut citer, dans le même sens, un jugement du tribunal de district de Munich du 5 février 1902 (2). Mais, dans une note placée sous ces différentes décisions, l'Office central des transports internationaux a soin d'exprimer les objections que soulève une telle jurisprudence et de

1. *Bulletin des transports internationaux*, 1902, p. 241.

2. *Bulletin des transports internationaux*, 1903, p. 15.

faire remarquer que le principe posé par elle va à l'encontre et des principes généraux, et du texte de la Convention de Berne, et d'une jurisprudence constante.

Nous nous bornerons à citer, dans le sens de la faculté d'utilisation intégrale des délais de transport, un arrêt de la Cour suprême d'Autriche du 14 juillet 1898, un jugement du tribunal de Forti du 13 juillet 1894 et un arrêt de la Cour de cassation de Turin du 31 décembre 1903 (1).

Il faut noter que cet arrêt admettait que la livraison aurait dû être immédiate, sous peine d'indemnité, si la lettre de voiture avait été remise au destinataire, et si ce dernier avait acquitté les frais de transport. Cette décision est conforme à un arrêt de la Cour de cassation de France, en date du 22 juin 1903 (2), lequel pose en principe que, si la compagnie a adressé au destinataire un avis d'arrivée, la livraison doit être immédiate, même si les délais ne sont point expirés. Il n'y a là qu'une renonciation au bénéfice d'un délai non expiré qui n'est pas assimilable à une renonciation anticipée formellement interdite. Il est de principe, en effet, aussi bien en matière de transport international que s'il s'agit de transports intérieurs, que les délais de livraison ne

1. *Bulletin des transports internat.*, 1899, p. 27; 1894, p. 368 et 1903, p. 316. — Voir aussi un arrêt de la Cour de cassation de Gênes du 15 avril 1895 (*Bulletin*, 1896, p. 211).

2. *Bulletin des transports internat.*, 1903, p. 98.

peuvent faire l'objet de réductions conventionnelles. En ce sens nous citerons l'arrêt de la Cour de cassation du 12 mars 1901 (1).

Il résulte de tout ceci que le calcul des délais est relativement facile à faire, et que l'on peut savoir exactement de combien de jours les compagnies intéressées disposent pour effectuer un transport et quel doit être le jour de la livraison.

D'après l'article 8, alinéa 2 de la convention, en effet, la lettre de voiture doit, au départ porter le timbre de la gare d'expédition indiquant la date de l'acceptation au transport, et par conséquent le moment où commencent à courir les délais de livraison, sous les réserves et exceptions ci-dessus relatées.

Remarquons d'ailleurs que ce timbre, ainsi que l'a décidé un jugement du tribunal de commerce et de poursuites en matière d'échanges de Budapest (2), s'il fait preuve de la date d'expédition, ne fait pas obstacle à la preuve contraire. Un jugement du Bezirksgericht de Brunn, du 21 juin 1902 (3), a

1. *Bulletin des transports internat.*, 1901, p. 286. Cette règle ne fait pas obstacle d'ailleurs à la faculté reconnue aux compagnies par l'article 14 de la Convention de Berne de stipuler, dans les tarifs, des allongements de délais.

2. *Bulletin des transports internationaux par chemins de fer*, 1899, p. 224.

3. *Bulletin des transports internationaux par chemins de fer*, 1902, p. 102.

décidé dans ce sens que la compagnie chargée de la livraison peut, à l'égard du destinataire, invoquer la force probante de la date de départ inscrite par un mandataire autorisé de l'expéditeur.

D'autre part, un jugement du Bagatellgericht pour affaires commerciales à Vienne du 18 juin 1903 (1) a admis que la date figurant dans le timbre apposé sur la lettre de voiture faisait foi, alors même qu'il était établi que, faute de wagons libres, l'acceptation de la marchandise n'avait été que bénévole de la part de la compagnie (2).

Le point de départ des délais étant ainsi fixé, l'intéressé connaissant l'étendue du trajet verra si aucun retard n'a été apporté à la livraison, par la comparaison du total des délais de droit ordinaires et supplémentaires accordés à chaque transporteur, avec le temps employé en fait pour accomplir le transport.

SECTION II

PRINCIPE DE LA RESPONSABILITÉ ET CALCUL DE L'INDEMNITÉ

Le délai n'a pas été observé.

Il y a retard : les transporteurs sont alors respon-

1. *Bull. des transports internat.*, 1903, p. 53.

2. On sait, en effet, que dans divers Etats étrangers, les compagnies peuvent refuser des marchandises à l'expédition en cas de manque de matériel disponible.

sables. C'est le principe de leur responsabilité que l'article 39 de la convention pose en ces termes : « Le chemin de fer est responsable du dommage occasionné par l'inobservation des délais de livraison, à moins qu'il ne prouve que le retard provient d'une circonstance indépendante de sa volonté » (1) et l'article 29 explique que cette responsabilité peut être engagée non seulement par les actes de l'administration centrale, mais aussi par ceux des agents ou autres personnes employées pour l'exécution du transport.

Il suffira au destinataire, pour établir cette responsabilité, de démontrer que la marchandise n'a pas été livrée en temps utile, et d'établir, s'il y a lieu, que l'acceptation de la marchandise au transport a été précédée de la remise des colis et suivie de l'application, sur la lettre de voiture, du timbre à date certaine prévu par l'article 8 de la Convention (2).

Restait à déterminer ce que serait cette responsabilité. La solution de cette question mettait en présence les systèmes français et allemand.

Le système général du droit français l'amène,

1. Nous aurons plus loin à revenir sur ce point. Voir *in/rà*, ch. III, sect. I.

2. Avis émis par l'Office central de Berne, le 13 décembre 1893. *Bulletin des transports internationaux*, 1893, p. 424. — Sur la force probante du timbre, voir *supra*, p. 47.

comme nous l'avons vu, à établir, en cas de retard, une indemnité égale au préjudice causé, et à placer le dommage provenant du retard sur la même ligne que celui causé par la perte ou l'avarie au point de vue de leur réparation.

D'après les principes de la législation allemande qui distinguait nettement le retard, l'avarie et la perte (1), l'indemnité en cas de retard était fixée par avance dans la lettre de voiture à une partie du transport, ou à la remise totale de ce dernier, ou à une clause pénale. Mais sauf stipulation contraire, la réparation n'était pas enfermée dans ces limites ; elle pouvait en sortir, dépasser la somme primitivement convenue pour atteindre le montant du dommage causé quand il était démontré que ce dernier n'était pas couvert par la clause de la lettre de voiture. C'était en un certain sens un système plus sévère à l'égard des chemins de fer que celui du droit français qui n'accorde une réparation que sur la preuve d'un préjudice éprouvé. En Allemagne, par le seul fait du retard, même sans dommage prouvé, l'indemnité convenue doit être payée par le chemin de fer, et s'il y a un préjudice causé par l'inobservation des délais, il doit être complètement réparé

1. Il s'agit de la législation en vigueur lors de la Convention de Berne. Depuis cette époque a été promulgué en 1897, le nouveau Code de commerce qui se rapproche tout à fait des dispositions de la convention.

sans qu'on tienne compte alors de la clause intervenue entre l'expéditeur et le chemin de fer.

Dans le projet suisse (1) figuraient trois degrés d'indemnité :

1° en cas de retard d'une durée égale ou inférieure à la totalité du délai de transport, l'indemnité maximum était de la moitié du prix de transport ;

2° En cas de retard supérieur à un temps égal au délai de transport, elle pouvait atteindre une somme égale à la totalité du prix de transport ;

3° Enfin au cas de preuve que le dommage n'était pas encore complètement réparé, l'indemnité sortait de ces limites, mais ne pouvait dépasser la réparation fixée en cas de perte totale, c'est-à-dire la valeur de la chose au lieu et à l'époque de la livraison, déduction faite des frais évités par la perte (2).

Ce système se rapprochait assez de la législation allemande. Il fixait également un forfait qui pouvait être dépassé s'il ne couvrait pas le dommage causé.

Le projet allemand établissait un système un peu différent de son Code de commerce. Dans son arti-

1. *Archives diplomatiques*, 1888.

2. Pour les expéditions en petite vitesse, cette indemnité ne pouvait dépasser un maximum de 1.500 francs par 50 kilogs. En cas de déclaration d'intérêt à la livraison, la réparation ne pouvait égaler la somme déclarée en dépassant le taux des indemnités précédentes, qu'en cas de justification d'un intérêt individuel. Le dol ou la faute grave n'entraînaient pas une plus grande étendue de responsabilité du chemin de fer.

cle 27 il faisait varier l'indemnité suivant qu'existait ou non une déclaration d'intérêt à la livraison.

Dans le premier cas, l'indemnité était fixée, sans qu'aucun dommage fût prouvé, à un quart de prix du transport pour tout retard ne dépassant pas cinq jours ; à la moitié pour tout retard supérieur.

En cas de préjudice démontré, l'indemnité pouvait aller jusqu'à la totalité du prix de transport.

Dans le deuxième cas, s'il y avait une déclaration d'intérêt à la livraison, l'indemnité était égale à la moitié ou à la totalité du prix de transport, suivant que le retard était ou non supérieur à cinq jours.

La preuve d'un dommage impliquait sa réparation pécuniaire complète jusqu'à concurrence de la somme déclarée.

Dans sa neuvième séance, le 25 mai 1878, la conférence approuva l'application au retard du principe de la déclaration de valeur augmentant l'indemnité telle qu'elle résultait de l'article 27 du projet allemand.

A la quinzième séance, le 3 juin 1878, le commissaire luxembourgeois déposa un amendement tendant à changer la base du calcul de l'indemnité ; au lieu de l'établir suivant que les délais étaient dépassés de cinq jours ou de plus, il proposait de la fixer suivant que le retard était ou non supérieur au quart du délai de transport. Cette proposition fut adoptée par la conférence. Il était plus équitable, pour des trajets

considérables, de fixer, d'après les délais réguliers de transport, le retard qui ferait varier l'indemnité du simple au double.

En 1881, à la séance du 8 octobre (1), M. Gola, délégué italien, demanda s'il ne conviendrait pas de proportionner davantage l'indemnité au retard, de déclarer, par exemple, que le délai de livraison dépassé de un septième, il serait bénéficié de un septième du prix de transport, du quart pour le délai dépassé du quart, etc... La commission émit un avis favorable à cette proposition qu'elle trouva préférable au projet primitif : d'après ce dernier, en effet, il aurait suffi d'un retard de quelques heures, pour obliger le chemin de fer à restituer un quart du prix de transport, ce qui pouvait constituer une indemnité considérable dans les transports de grande étendue. La conférence se rangea à l'avis de sa commission, à l'unanimité, moins la voix de la délégation suisse.

Ce fut donc, en somme, le système allemand qui l'emporta ; et l'article 40 de la Convention internationale qui reproduit sensiblement l'ancien article 27 du projet allemand, précise ainsi qu'il suit les bases de la responsabilité des compagnies en cas de retard :

En cas de retard dans la livraison, il pourra être réclamé,

1. *Archives diplomatiques*, 1888.

sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard :

1/10 du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à		1/10 du délai de livraison ;	
2/10 pour un retard inférieur à 2/10		—	
3/10	—	3/10	—
4/10	—	4/10	—
5/10 pour tout retard supérieur à 4/10		—	

Si ladite preuve est fournie, il pourra être alloué, à titre de dommages-intérêts, une somme qui ne devra pas toutefois dépasser le prix de transport.

S'il y a eu déclaration de l'intérêt à la livraison, il pourra être réclamé, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard :

2/10 du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à		1/10 du délai de livraison ;	
4/10 pour un retard inférieur à 2/10		—	
6/10	—	3/10	—
8/10	—	4/10	—
10/10	— supérieur à 4/10	—	

Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté de ce retard, il pourra être alloué le montant de ce dommage. Dans l'un et l'autre cas, le montant de l'indemnité ne pourra pas dépasser la somme déclarée.

Il y a donc ici une double distinction : suivant qu'on se trouve en présence d'un transport ordinaire

ou d'un transport effectué avec déclaration d'intérêt à la livraison.

Enfin l'article 41, que nous verrons plus loin, prévoit que ces indemnités forfaitaires n'auront pas lieu s'il y a eu dol ou faute grave du chemin de fer, mais qu'elles feront place à des réparations complètes y compris les dommages-intérêts.

D'ailleurs que l'on se trouve dans la première ou la deuxième hypothèse, ces indemnités forfaitaires prévues par l'article 40 doivent être calculées sur le prix du transport proprement dit, non sur le montant total de la lettre de voiture, laquelle comprend des frais et débours indépendants du tarif (1).

En outre, à ces indemnités pourront s'ajouter conformément à l'article 42, des intérêts à raison de 6 o/o l'an, si l'ayant droit l'a demandé.

Ces intérêts commencent à courir du jour de la demande (2).

§ 1. — *Il n'a pas été fait de déclaration d'intérêt à la livraison*

Une certaine indemnité est due sur la simple justi-

1. Ceci a été jugé par le tribunal de commerce de Rouen le 8 mars 1897. (*Journal de droit international privé*, 1903, p. 654.)

2. Article 42. — « L'ayant-droit pourra demander des intérêts à raison de 6 o/o de la somme fixée comme indemnité. Ces intérêts commencent à courir à partir du jour de la demande ». Dans le projet de 1881, l'intérêt moratoire courait du jour de la livraison et non du jour de la demande.

fication du retard sans qu'il y ait à établir aucun dommage.

Ce dommage qu'il n'est point nécessaire de prouver, n'est, semble-t-il, que présumé par l'acte international, et le chemin de fer pourrait détruire la présomption en établissant qu'aucun préjudice n'est résulté de l'inobservation des délais de livraison.

Mais cette preuve est difficile : l'intéressé peut toujours alléguer un trouble moral, l'inquiétude causée par le retard, ou arguer d'une différence de cours entraînant pour lui des conditions moins bonnes pour se défaire de sa marchandise (1).

Ainsi, dans ce premier cas de dommage présumé, et non contredit, il est alloué une indemnité proportionnelle au retard qui ne devra pas dépasser la moitié du prix de transport.

Par suite, il peut se faire que le dommage ne se trouve pas couvert par cette indemnité proportionnelle ; l'article 40 déclare alors que l'intéressé peut obtenir une réparation plus étendue sans qu'elle puisse jamais dépasser le prix total de transport.

Mais dans cette hypothèse le dommage n'est plus présumé, et c'est au demandeur en indemnité à en prouver l'étendue. Ainsi, au cas d'une avarie causée par le retard à une marchandise pour laquelle toute responsabilité de la part du chemin de fer est exclue,

1. Jugement du tribunal commercial de Genève, 7 juin 1894 (*J. de D. int. privé*, 1895, p. 901.)

a priori, en vertu du danger inhérent à la nature du colis, par exemple un envoi de poisson, il faudra appliquer seulement les articles 39 et 40. Le chemin de fer ne devra pour le dommage causé par le retard survenu, qu'une indemnité égale ou inférieure au prix de transport (1).

Dans ces limites, la faculté est laissée aux tribunaux d'apprécier l'importance de l'indemnité à payer par le chemin de fer : ils pourront donc accorder une réparation pour les dommages indirects résultant de l'inobservation des délais de livraison (2).

Les tribunaux doivent se conformer strictement aux termes de l'article 40, même quand le retard a été provoqué par une négligence du chemin de fer.

Un arrêt de la Cour de cassation du 10 février 1896 proclame ce principe en cassant un jugement du tribunal de commerce de Nice condamnant le chemin de fer à payer une somme supérieure au prix de transport pour un retard provoqué non par un fait de route, mais par la perte par la compagnie d'un acquit à caution délivré par la douane (3). Ce n'était là ni un dol, ni une faute grave, tout en étant un acte provenant du chemin de fer.

1. Avis de l'Office central du 31 décembre 1895. (*Bulletin des transports internationaux*, 1896, p. 48.)

2. Décision de l'Office central du 17 février 1894. (*Bulletin des transports internationaux*, 1894, p. 117.)

3. *Journal de droit international privé*, 1896, p. 880.

Il n'y avait donc lieu ni de dépasser les limites de l'article 40, ni non plus à dégager la responsabilité du chemin de fer. L'indemnité, un dommage étant prouvé, ne devait pas être supérieure à la totalité du prix de transport.

Il arrive qu'en cas de préjudice résultant d'un retard dans un transport international, l'indemnité est moins importante souvent que si elle était déterminée par la seule législation nationale. A défaut de déclaration d'intérêt à la livraison, elle est limitée à un maximum variant d'après le transport, alors que le droit français, par exemple, ne considérant en tous les cas dans la réparation du dommage que son étendue, eût accordé une indemnité pleine et entière. Ainsi pour un retard arrivé à un ballot d'échantillons, les tribunaux français d'après leur législation nationale, accorderaient des dommages-intérêts : se conformant à la Convention de Berne, ils ne devront pas accorder d'indemnité supérieure au prix de transport.

Toutefois la clause de la Convention internationale de Berne, qui n'alloue comme indemnité de retard, que le montant des frais de transport, ne s'applique qu'aux retards survenus pendant le transport international lui-même.

Elle ne saurait s'appliquer notamment au cas d'une marchandise qui, après l'accomplissement du transport international, au lieu d'être livrée au destina-

taire, a été, par erreur, réexpédiée par le chemin de fer sur une autre ville (1).

Remarquons en terminant que le chemin de fer, malgré le principe posé par l'article 40, n'est pas responsable du retard, s'il peut prouver que ce retard est dû à une fausse indication donnée par l'expéditeur sur la gare destinataire (2). Il y a là une faute de l'expéditeur qui dégage, comme nous le verrons plus loin, la responsabilité du transporteur.

§ 2. — *Il a été fait une déclaration
d'intérêt à la livraison*

Le deuxième cas, prévu par l'article 40, est celui dans lequel l'expéditeur a fait une déclaration d'intérêt à la livraison ; cette déclaration est une des mentions facultatives de la lettre de voiture (3).

C'est la même déclaration, ainsi que nous le verrons plus loin (4), que celle qui engage d'une façon plus élevée la responsabilité de la compagnie en

1. Tribunal de commerce de Marseille, 2 juillet 1902. (*Journal de droit international privé*, 1903, p. 656.)

2. En ce sens Foix, 30 novembre 1906. (*Journal de droit international privé*, 1907, p. 773.)

3. L'article 6 stipule en effet : « Toute expédition internationale doit être accompagnée d'une lettre de voiture qui contiendra les matières suivantes : a) b) c).....f), la déclaration s'il y a lieu de la somme représentant l'intérêt à la livraison » (art. 38 et 40).

4. Voir *infra* Ch. II. Sect. II. § 1. C.

cas d'avarie ou de perte totale ou partielle (art. 38). Elle devra, ainsi que l'exige le paragraphe 9 des dispositions réglementaires concernant cet article 38, être inscrite en toutes lettres à la place réservée à cet effet sur la lettre de voiture.

Aucun autre procédé ne peut remplacer cette déclaration d'intérêt faite selon la forme prescrite, parce que ce motif qu'elle entraîne, ainsi que nous allons le voir, une taxe supplémentaire spéciale, et l'intéressé ne pourrait prétendre, en dehors de toute déclaration faite dans les formes, que la nature de son colis indiquait par elle seule, intérêt à la livraison.

C'est ainsi qu'il a été jugé par la Cour de cassation le 23 juillet 1903 (1) que le retard de deux dixièmes du délai normal pour un colis de gibier envoyé de Lugo (Italie) à Saint-Laurent d'Argouze (France) sous le régime ordinaire sans déclaration d'intérêt à la livraison, ne donne droit au destina-

1. Cour de cassation, 23 juillet 1903. (*Journal de droit international privé*, 1904, p. 717.) Voici un autre exemple de la même règle : « Un colis de modes et de saison porté comme tel sur la lettre de voiture n'aurait aucun droit, par suite de sa seule qualité, à faire l'objet d'une indemnité plus considérable pour le dommage causé par sa non-livraison en temps utile. Il ne sera dû qu'une indemnité, au plus égale au prix de transport. C'était à l'intéressé à se prémunir contre l'éventualité du retard par une déclaration expresse de la somme représentant son intérêt à la livraison de la marchandise. » Cour de Paris, 9 décembre 1899. (*Bull. annoté des chemins de fer*, 1900, p. 24.)

taire qu'à l'indemnité des deux dixièmes du prix de transport, et que ce dernier n'aurait pu obtenir une indemnité supérieure qu'à la charge de prouver, ce qu'il n'essayait pas d'ailleurs, soit le préjudice résultant pour lui du retard de la livraison, cas où l'indemnité aurait été néanmoins limitée au prix total du transport (article 40), soit le dol ou la faute grave du chemin de fer, cas où il aurait pu obtenir l'indemnité pleine et entière comprenant les dommages-intérêts (article 41).

Cette déclaration peut exister dans la grande et la petite vitesse : seuls l'excluent les tarifs spéciaux comportant des délais allongés : il paraît en effet contradictoire de stipuler d'un côté une diminution de tarif permettant des délais plus longs, et d'autre part de payer la taxe supplémentaire qui correspond à la déclaration d'intérêt à la livraison.

La responsabilité de la compagnie étant plus lourde (elle est, d'après l'article 40, ci-dessus transcrit (1), du double de l'indemnité ordinaire pour retard, sans qu'il y ait à prouver de préjudice), il était naturel que les compagnies fussent autorisées à percevoir une taxe spéciale en plus du prix du transport.

Cette taxe, qui est celle fixée par le paragraphe 9 des dispositions réglementaires pour le cas d'intérêt à la livraison en cas de perte totale ou avarie, est

1. V. *suprà*, p. 54.

calculée par fractions indivisibles de 10 francs et de 10 kilomètres et ne dépasse pas 0 fr. 025 par 1.000 francs et par kilomètre sur le montant de la somme déclarée, avec un minimum de perception de 0 fr. 50 pour le parcours total (1).

1. On obtient ainsi le tableau suivant :

Tableau de perception des suppléments de taxe pour déclaration d'intérêt à la livraison

Le minimum de perception est fixé à 0 fr. 50 c.

Les taxes prévues dans ce tableau sont arrondies aux 10 centimes supérieurs.

Lorsque la déclaration d'intérêt est de :	LE SUPPLÉMENT DE TAXE CI-APRÈS EST À PERCEVOIR DE FRANCS POUR LES DISTANCES DE :									
	10 kilom.	20 kil.	30 kilom.	40 kil.	50 kilom.	60 kilom.	70 kilom.	80 kil.	90 kilom.	100 kilom.
10	» 0025	» 005	» 0075	» 01	» 0125	» 015	» 0175	» 02	» 0225	» 025
20	» 005	» 01	» 015	» 02	» 025	» 03	» 035	» 04	» 045	» 05
30	» 0075	» 015	» 0225	» 03	» 0375	» 045	» 0525	» 06	» 0675	» 075
40	» 01	» 02	» 03	» 04	» 05	» 06	» 07	» 08	» 09	» 10
50	» 0125	» 025	» 0375	» 05	» 0625	» 075	» 0875	» 10	» 1125	» 125
60	» 015	» 03	» 045	» 06	» 075	» 09	» 105	» 12	» 135	» 15
70	» 0175	» 035	» 0525	» 07	» 0875	» 105	» 1225	» 14	» 1575	» 175
80	» 02	» 04	» 06	» 08	» 10	» 12	» 14	» 16	» 18	» 20
90	» 0225	» 045	» 0675	» 09	» 1125	» 135	» 1575	» 18	» 2025	» 225
100	» 025	» 05	» 075	» 10	» 125	» 15	» 175	» 20	» 225	» 25
200	» 05	» 10	» 015	» 20	» 25	» 30	» 35	» 40	» 45	» 50
300	» 075	» 15	» 225	» 30	» 375	» 45	» 525	» 60	» 675	» 75
400	» 10	» 20	» 30	» 40	» 50	» 60	» 70	» 80	» 90	1 »
500	» 125	» 25	» 375	» 50	» 625	» 75	» 875	1 »	1 125	1 25
600	» 15	» 30	» 45	» 60	» 75	» 90	1 05	1 20	1 35	1 50
700	» 175	» 35	» 525	» 70	» 875	1 05	1 225	1 40	1 575	1 75
800	» 20	» 40	» 60	» 80	1 »	1 20	1 40	1 60	1 80	2 »
900	» 225	» 45	» 675	» 90	1 125	1 35	1 575	1 80	2 025	2 25
1.000	» 25	» 50	» 75	1 »	1 25	1 50	1 75	2 »	2 25	2 50
2.000	» 50	1 »	1 50	2 »	2 50	3 »	3 50	4 »	4 50	5 »
3.000	» 75	1 50	2 25	3 »	3 75	4 50	5 25	6 »	6 75	7 50
4.000	1 »	2 »	3 »	4 »	5 »	6 »	7 »	8 »	9 »	10 »
5.000	1 25	2 50	3 75	5 »	6 25	7 50	8 75	10 »	11 25	12 50
6.000	1 50	3 »	4 50	6 »	7 50	9 »	10 50	12 »	13 50	15 »
7.000	1 75	3 50	5 25	7 »	8 75	10 50	12 25	14 »	15 75	17 50
8.000	2 »	4 »	6 »	8 »	10 »	12 »	14 »	16 »	18 »	20 »
9.000	2 25	4 50	6 75	9 »	11 25	13 50	15 75	18 »	20 25	22 50
10.000	2 50	5 »	7 50	10 »	12 50	15 »	17 50	20 »	22 50	25 »

NOTA. — Pour les distances supérieures à 100 kilomètres, il suffit de multiplier en conséquence les taxes supplémentaires indiquées pour 100 kilomètres.

Comme dans le premier cas, le dommage n'est toujours que présumé, et il résulte les deux conséquences que nous avons précédemment signalées.

1° D'une part, l'indemnité ne doit comprendre que le dommage réellement éprouvé et la compagnie peut dégager ou atténuer sa responsabilité en établissant qu'il n'y a eu aucun préjudice, ou que le préjudice est moindre que la réparation forfaitaire prévue à l'article 40, et ainsi l'indemnité allouée n'est pas, nécessairement, égale au montant de la déclaration d'intérêt (1). Mais cette preuve à la charge de la compagnie est toujours à peu près impossible à faire, l'intéressé pouvant, le plus souvent, arguer

1. Voici un exemple où la compagnie a fait atténuer l'indemnité: « Le retard arrivé à une malle d'effets expédiée, avec déclaration d'intérêt se montant à 20 florins, oblige le destinataire à acheter des vêtements pour une somme de 20 florins. Il est réclamé une indemnité égale à cette somme : la déclaration d'intérêts étant aussi de 20 florins la demande était dans les limites prévues par l'article 40. Cependant le tribunal n'accorda qu'une somme de 5 florins considérant que la somme réclamée dépassait le préjudice éprouvé puisqu'il était possible de faire ultérieurement usage des effets arrivés en retard et qu'il n'était dû d'indemnité qu'à raison du dommage résultant du fait que l'intéressé n'avait pas besoin actuellement du linge qu'il venait d'acheter et devait par suite le mettre momentanément de côté. » (Jugement du tribunal de commerce de Vienne (Autriche), 25 janvier 1898.) *Bull. des transports internat.*, 1898, p. 277. V. également, arrêt de la Cour de Vienne du 4 janvier 1900, même bulletin, 1900, p. 257.

qu'il y avait nécessité particulière pour lui à recevoir le colis et cela d'autant plus qu'il a payé une taxe spéciale.

D'autre part, si le dommage dépasse le montant de l'indemnité prévue par le texte (au maximum le prix du transport), l'intéressé peut réclamer un supplément de réparation, mais en justifiant cette fois-ci de la réalité de ce dommage.

Toutefois, et en principe d'après l'article 40, alinéa 2 (1), la prétention du demandeur sera toujours limitée par la somme indiquée par lui comme représentant la valeur de l'intérêt à la livraison et qui a servi de base pour le calcul de la taxe supplémentaire (2).

Par une conséquence immédiate de cette réserve de l'article 40, tel qu'il était rédigé avant 1906, il pouvait se faire que l'indemnité n'atteignît pas le total du prix de transport, maximum prévu par l'article 40, alinéa 2, alors qu'il n'y a pas eu de déclaration d'intérêt à la livraison ; cela se produisait chaque fois que le prix total du transport était supérieur

1. En effet, l'article 40 (avant 1906) se terminait ainsi : En cas de dommage prouvé, il pourra être alloué le montant de ce dommage : dans tous les cas, le montant de l'indemnité ne pourra dépasser la somme déclarée.

2. Il ne pouvait en être autrement, et il n'y aurait aucune limite semblable, s'il y avait faute grave ou dol de la part de la compagnie du chemin de fer, c'est ce que nous verrons ci-après, p. 66 et ss.

à la somme indiquée comme valeur de l'intérêt à la livraison. Cette anomalie étrange, puisque l'indemnité pouvait être moins forte en cas de déclaration d'intérêt à la livraison qu'en cas normal, a disparu par suite de l'addition à l'article 40, lors de la révision de la convention en 1906, d'un nouvel alinéa ainsi conçu :

Toutefois, si la somme déclarée est inférieure au prix de transport qui pourrait être restitué dans le cas de l'alinéa 2, s'il n'y avait pas eu déclaration d'intérêt, le montant de l'indemnité pourra atteindre le prix de transports.

Ajoutons, en outre, que si, en plus du retard, il y a avarie ou perte partielle, le dommage étant double l'indemnité devra également être doublée (1).

Toute cette théorie de la déclaration d'intérêt n'existe pas, nous l'avons vu, en droit français : elle

1. Tel est, par exemple, le cas suivant :

La livraison tardive de la marchandise fait manquer une vente avantageuse pour laquelle elle était attendue : l'intéressé s'était couvert contre ce risque en indiquant la somme représentant son intérêt à l'arrivée de la marchandise. Ce premier dommage mérite réparation. Mais, l'objet expédié arrive dans un état de détérioration en causant la moins-value : la déclaration d'intérêt aura aussi pour effet de réparer ce dommage. Il sera donc dû deux indemnités fixées chacune dans les limites de la somme déclarée : l'une réparera le tort causé par la vente manquée, l'autre celui résultant de l'avarie de la marchandise. (Darnis-Gravelle, *op. cit.*, p. 120).

n'y est, en effet, pas nécessaire, notre législation fixant comme base à la responsabilité tout le préjudice éprouvé, à la condition qu'il ait pu être prévu, ainsi que nous l'avons expliqué plus haut (1).

§ 3. — *Il y a dol ou faute lourde du chemin de fer*

Nous venons d'examiner la responsabilité dans les deux cas les plus fréquents, et que l'on pourrait dire normaux où s'exercera l'action de responsabilité. L'article 41 prévoit que le chemin de fer peut avoir commis une faute grave ou un dol ; l'indemnité sera alors, dit-il, pleine et entière et pourra comprendre des dommages-intérêts.

1. Voir *supra*, p. 25 et suiv.

Elle existe au contraire dans le Code allemand : d'après l'article 406 du nouveau Code de commerce qui reproduit presque exactement la Convention de Berne, le chemin de fer est responsable du dommage provenant de l'inobservation du délai de livraison, à moins qu'il ne prouve que le retard est dû à une circonstance indépendante de sa volonté. L'indemnité ne peut dépasser le montant de la somme fixée par la lettre de voiture comme représentant l'intérêt à la livraison, et à défaut de déclaration d'intérêt, le montant du prix du transport. Le règlement des chemins de fer fixe la somme qui peut être réclamée sans qu'il soit prouvé de dommage. Le paiement de l'indemnité pleine et entière comprenant dommages et intérêts ne peut être demandé que lorsque le retard a pour cause la mauvaise foi ou une faute grave du chemin de fer. (*Bulletin des transports internationaux*, 1897, p. 431.)

Cet article soulève plusieurs questions :

A. — D'abord quand et par qui la responsabilité de la compagnie du chemin de fer pourra-t-elle être engagée ?

Dans une opinion, on a voulu distinguer entre les différents agents de la compagnie : les uns, ayant des pouvoirs, personnalissant en quelque sorte la compagnie personne morale, engageraient toujours par leurs actes sa responsabilité.

Les autres, simples auxiliaires préposés à l'exécution de tel ou tel service, n'ont que des devoirs : la Compagnie n'en serait responsable qu'en sa qualité de commettant.

Nous ne pensons pas que cette distinction soit fondée : l'article 29 de la convention dit seulement en effet : « Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport dont il s'est chargé. »

La distinction, peut-être juste au fond, qui différencierait les agents ayant pouvoir pour engager la responsabilité de la compagnie, de ceux qui ne l'ont pas et commettent certaines fautes, en dehors ou contre la volonté de la compagnie, n'est pas pratiquement vraie.

Et ainsi, à notre point de vue, tout acte d'un agent quelconque de la compagnie engage la responsabilité du chemin de fer, et cette dernière est, par applica-

tion des articles 41 et 29 de la convention responsable de la faute lourde et du dol chaque fois qu'ils ont pour auteur un de ces agents.

B. — Reste à préciser ce qu'il faut entendre par dol ou par faute grave :

La convention ne le dit pas, et cette omission paraît au premier abord très regrettable, les mots ayant une importance énorme lorsque, en absence de définition, les interprétations les plus variées peuvent se donner libre carrière, et que le sort des justiciables dans des questions d'une haute importance pécuniaire et économique est laissé au hasard de l'appréciation de tel ou tel tribunal.

Remarquons, cependant, à la décharge de la convention que, pour la faute grave, c'est surtout une question d'espèce et qu'il est assez difficile d'en donner une définition, et que, pour le dol, il ne saurait guère s'élever de doutes sur le sens qui doit être attaché à cette expression.

Quoi qu'il en soit, les tribunaux ayant, en l'absence d'indications fournies par la convention, un plein pouvoir d'appréciation, on doit rechercher dans les espèces qu'ils ont eu à trancher ce que d'ordinaire ils estiment être le dol ou la faute lourde.

Seulement, si pour la faute grave on trouve d'assez nombreuses décisions, pour le dol elles sont très rares, les demandeurs alléguant la faute grave beaucoup plus facilement que le dol.

En se référant, en effet, aux principes généraux du droit, le dol laisse présumer l'intention nuisible, la malveillance, le tort fait en toute conscience de la gravité de l'acte et de ses résultats.

C'est, comme le dit Pothier (1) « toute espèce d'artifice dont quelqu'un se sert pour tromper un autre ».

Cette définition résulte d'ailleurs indirectement d'un jugement du tribunal d'Ostende du 18 novembre 1898, qui a distingué assez nettement le dol de la faute grave (2).

L'objet du litige était un panier de poissons expédié au demandeur de Paris à Ostende, et qui fut, à son arrivée à destination, refusé pour retard, provenant d'une erreur de direction. La marchandise avait, en effet, au dire du destinataire, été acheminée de Paris sur Londres, puis de Londres, sur Ostende *viâ* Boulogne et Paris.

Le destinataire réclamait non seulement la restitution intégrale des frais de transport, mais, de plus, en vertu de l'article 41, des dommages-intérêts pour le préjudice causé.

L'Etat belge soutenait que le demandeur ne pouvait pas prétendre à une indemnité plus élevée que celle prévue dans l'article 40, c'est-à-dire le prix du transport. Il prétendait que l'article 41 était inap-

1. Baudry-Lacantinerie, 6^{me} édition, t. II, n° 34.

2. *Bulletin des transports internationaux*, 1898, p. 333.

plicable en l'espèce, alléguant qu'il n'y avait pas faute grave, celle-ci n'étant d'après ledit article qu'un acte supposant la volonté de nuire.

Le tribunal de commerce d'Ostende n'a pas accepté cette prétention ; la faute grave, dit-il, est une négligence coupable, un acte de mauvais gré, imputable au chemin de fer et assimilable au dol : mais celui-ci suppose un dommage causé volontairement et sciemment ; celle-là peut exister sans qu'il y ait intention de nuire ; c'est un manque de soins et de négligence exagéré. Le retard apporté à la livraison du colis litigieux, qui nécessitait une expédition rapide, peut donc être considéré, à raison de la marchandise, comme une faute grave du chemin de fer, entraînant le droit pour le destinataire de réclamer une indemnité pleine et entière.

Ainsi le dol supposant l'intention nuisible, il y a pour le demandeur un fait subjectif à démontrer.

On comprend dès lors que les intéressés ne plaident pas volontiers le dol, dans l'impossibilité où ils seraient de faire la preuve de cette intention malveillante de la Compagnie, assez problématique d'ailleurs.

Il en va différemment de la faute lourde qui ne suppose pas la volonté de nuire, et que la jurisprudence admet aisément surtout dans les transports à grande vitesse.

C'est ainsi que la Cour de cassation a rendu le

30 novembre 1896, un arrêt confirmant un jugement du tribunal de Roubaix du 9 janvier 1895, par lequel est considérée comme faute grave, étendant au delà des limites de l'article 40 la responsabilité des compagnies de chemin de fer, le fait de laisser quatre jours dans la gare un colis expédié de Roubaix à Mouseron (Belgique) en grande vitesse (1).

Mais les tribunaux estiment le plus souvent que la faute lourde n'existera que si le colis est très en retard (2), alors surtout que la convention permettait à l'expédition d'obtenir une indemnité plus élevée par le système de la déclaration d'intérêt à la livraison (3).

Il y aurait cependant faute grave pour un retard, même peu considérable, s'il s'agissait d'une expédition en grande vitesse de marchandises de poids fort élevé, voyageant d'ordinaire à petite vitesse en raison de l'élévation du poids, et du prix élevé qu'entraî-

1. Le tribunal considéra que la compagnie avait commis une faute d'autant plus grave, en n'expédiant pas dans le délai voulu par les règlements, que les expéditeurs avaient implicitement manifesté leur désir, en payant les tarifs de la grande vitesse. (*Bulletin annoté des chemins de fer*, 1896, p. 268.)

2. V. jug. trib. de comm. de Rouen du 8 mars 1897 (*Bull. des transports intern.*, 1899, p. 657), lequel décide que le retard ne constitue pas à lui seul, et par lui-même une faute grave.

3. Voir arrêt de la Cour de cassation, 23 juillet 1903, précité, p. 60. (*J. D. I. P.*, 1904, p. 717.)

nerait leur transport en grande vitesse ; ou si, pour des transports sujets à détérioration, il y a eu une absence totale de précautions élémentaires.

En petite vitesse, un retard prolongé peut être également considéré comme ayant un caractère assez net pour entraîner l'application de l'article 41, et faire condamner la compagnie à des dommages-intérêts (1).

Voici encore d'autres exemples de faute lourde : le premier nous est donné par un arrêt de la Cour de Bordeaux du 27 novembre 1902 (2) : Constitue une faute lourde, dit-il, le fait par une compagnie transporteur de laisser, par suite de manque de personnel et de matériel, la gare expéditrice encombrée de marchandises qui se perdent ainsi ou subissent des retards considérables.

En conséquence d'un pareil cas, ajoute toujours l'arrêt, la compagnie ne peut prétendre que la déclaration de valeur, faite par l'expéditeur en vertu de l'article 15 de la Convention de Berne et probablement pour servir à la déclaration des droits de la douane, constitue un des éléments du contrat de transport, et que son adversaire doit se contenter d'en recevoir le montant ; l'expéditeur a, au contraire, le

1. Il a été statué en ce sens par un jugement du tribunal de commerce de la Seine du 1^{er} août 1894. (*Bulletin annoté des chemins de fer*, 1894, p. 230.)

2. *Journal de droit international privé*, 1904, p. 955.

droit de prouver à l'aide de ses factures ou à dire d'experts, la valeur réelle de la marchandise en litige.

Un autre est fourni par un arrêt de la Cour de Lyon du 18 juillet 1902 (1) : C'est ainsi, dit l'arrêt, que commet une faute grave rendant applicable cette dernière disposition (l'article 41), la compagnie qui, à la suite d'un accident, est contrainte de détourner un wagon de son parcours normal, et ne prend aucune précaution pour que les marchandises de ce wagon, dans l'espèce des décors de théâtre, soient livrées en temps utile.

On pourrait encore citer cet autre jugement du tribunal de commerce de Lyon du 27 juillet 1905 (2) qui a qualifié également de faute grave un retard de dix-neuf jours, conséquence d'une fausse direction donnée à la marchandise.

De même un arrêt de la Cour supérieure de Bohême du 3 novembre 1903 (3) a décidé que la livraison de la marchandise faite à un tiers, par suite de la perte des papiers d'accompagnement, et en l'absence de toute circonstance de nature à justifier l'erreur, constituait, par elle-même une faute grave.

De même encore une décision du Bezirksgericht de

1. *Journal de droit international privé*, 1903, p. 656.

2. *Bulletin des transports internationaux*, 1906, p. 59.

3. *Bulletin des transports internationaux*, 1903, p. 71.

Vienne du 21 décembre 1889 (1) a considéré, comme caractéristique d'une faute grave, un retard dérivant d'une erreur de livraison alors que l'adresse était correctement écrite et lisible.

En somme, la détermination de la faute grave sera appréciée souverainement par les tribunaux, d'après les circonstances particulières de chaque affaire, mais il faut bien se garder de penser que, tel tribunal ayant considéré tel ou tel fait comme une faute lourde, un autre tribunal statuera dans le même sens.

Il y aura une simple manière de voir n'engageant en rien l'avenir, et ne pouvant même pas, pratiquement, faire préjuger de la solution dans un cas similaire.

Ajoutons en terminant sur ce point que, alors même que les tribunaux auraient reconnu la faute grave du chemin de fer, ils pourront ne pas appliquer l'article 41, s'ils constatent également et en même temps que, de son côté, l'expéditeur a commis une faute.

C'est ce qui s'est produit dans l'espèce suivante (2). Le chemin de fer avait à tort présenté à la douane, comme devant rester en France, deux malles d'effets expédiées en grande vitesse d'Anvers à Jersey (*viâ* France). La douane découvre dans le colis trois kilo-

1. *Bulletin des transports internationaux*, 1900, p. 60.

2. *Bull. annoté des chemins de fer*, 1896, p. 183.

grammes de cigarettes non déclarées et opère la saisie provisoire. Sur la réclamation de l'intéressé, la saisie est levée, mais les colis arrivent à Jersey avec treize jours de retard. Il y avait faute du chemin de fer, puisque sa déclaration avait été cause d'une opération de douane, origine du retard. Mais ce retard eût été moins considérable si la saisie provisoire n'avait pas eu lieu, et celle-ci n'avait été provoquée que par l'inexactitude de la déclaration de l'intéressé dans l'indication des marchandises expédiées. Repoussant l'offre d'indemnité du chemin de fer, l'ayant droit réclamait la somme de 500 francs de dommages-intérêts. Le tribunal repoussa cette demande attendu que l'erreur dans la déclaration à la gare frontière commise par le chemin de fer ne pouvait constituer une faute grave et un dol, surtout que le retard préjudiciable résultait plutôt de l'intervention de la douane, à la suite de la découverte de cigarettes dans des caisses déclarées ne contenir que des effets d'habillement.

C. — Par qui la demande en dommages-intérêts peut-elle être faite ?

La Convention de Berne ne fait aucune distinction à cet égard. La circonstance de faute grave ou de dol peut donc être invoquée par le demandeur et constatée par le juge, même quand il n'y a pas eu déclaration d'intérêt à la livraison, c'est-à-dire dans l'hypothèse d'une expédition banale. C'est en ce

sens que ce sont prononcés l'arrêt précité de la Cour de Lyon du 18 juillet 1902 (1), et deux arrêts de la Cour de Bordeaux, date des 1^{er} avril 1901 et 27 novembre 1902 (2).

D. — Quel sera le montant de l'indemnité due par le chemin de fer en cas de dol ou de faute lourde ?

L'article 41 prévoit ainsi qu'il suit le règlement de l'indemnité due en cas de retard aggravé par la faute ou le dol du voiturier : « Le paiement de l'indemnité pleine et entière, comprenant les dommages et intérêts, pourra être demandé... »

L'indemnité pourra donc comprendre non seulement les dommages directs, mais encore le préjudice indirect. Mais ne doit-on admettre en compte que les dommages qui ont pu être préus ainsi qu'il est de règle en France pour les transports internes, par application de l'article 1150 du Code civil ? Nous ne le pensons pas, et nous estimons que les termes précités de l'article 41 dégagent de toute restriction l'évaluation de l'indemnité due en cas de faute grave ou de dol. Et cette solution ne se justifie pas seulement par le texte, mais encore par le droit pur et l'équité. Car la faute lourde, c'est-à-dire la négligence coupable même exempte d'intention malveillante, et, à plus forte raison, le dol, n'ont pu entrer dans les prévi-

1. V. *supra*, p. 73.

2. *Annuaire des chemins de fer*, 1904, p. 290 et 302.

sions des parties contractantes. Il ne saurait donc, non plus, pour le même motif, être question de dommages prévus lors du contrat. C'est d'ailleurs en ce sens que s'est prononcé un arrêt de la Cour de Bruxelles du 8 juin 1903 (1).

Nous avons ainsi étudié, pour les points qui nous occupent, l'effet du dol et de la faute lourde sur la responsabilité du chemin de fer (2).

SECTION III

LE LAISSÉ POUR COMPTE

Pour compléter ce qui concerne les questions de responsabilité pour retard, nous devons ajouter que la Convention de Berne a prévu formellement que le retard exagéré serait assimilé à la perte totale.

C'est l'article 33 qui en décide ainsi :

« Si la livraison n'a pas lieu dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai fixé pour la livraison, l'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autre preuve, considérer la marchandise comme perdue. »

C'est là une très heureuse disposition, absolument nécessaire d'ailleurs avec le système de l'indemnité forfaitaire.

1. *Bulletin des transports internationaux*, 1903, p. 345.

2. La faute grave ou le dol ont encore un autre effet que nous ne faisons que signaler, c'est d'empêcher l'action en responsabilité d'être éteinte par le paiement du prix de transport, et la réception de la marchandise (article 44-1°).

En effet si cette disposition n'avait point été édictée, l'ayant droit n'ayant pas fait de déclaration d'intérêt à la livraison, se fût trouvé, dans ce cas exagéré et inexcusable d'inobservation des délais, soumis au régime de la première partie de l'article 40, et dans l'impossibilité d'obtenir une réparation supérieure au prix total de transport. Il est vrai qu'un tel retard semble constituer au moins une faute grave de la part du chemin de fer ; mais alors le demandeur eût dû, ainsi que nous l'avons vu dans la section précédente, prouver ce fait, chose souvent difficile.

Au contraire dans le cas de l'article 33, l'intéressé se trouve avoir droit à une indemnité égale à la valeur de la chose, sans avoir d'autre preuve à fournir que celle de l'expiration du délai de trente jours suivant la date régulière de livraison. Cette preuve s'établit d'elle-même par la production de la lettre de voiture indiquant le jour de l'acceptation du colis au transport.

Cela constitue en quelque sorte un laissé pour compte, sur lequel nous allons insister un peu.

Le laissé pour compte est un mode particulier de réparation pour le cas de perte partielle, d'avarie, ou de retard ; l'intéressé abandonne au chemin de fer sa marchandise arrivée trop tard, ou avariée, et réclame le montant de l'indemnité à laquelle il aurait eu droit en cas de perte totale.

Le laissé pour compte n'est pas autorisé formellement par la Convention de Berne. On peut tout au plus dire qu'elle l'a implicitement prévu dans ce cas particulier où le retard s'est prolongé pendant plus de trente jours. Dans cette hypothèse, dit l'article 33 (1) il y a une présomption de perte, et l'intéressé s'il n'a pas fait de déclaration d'intérêt touche une indemnité égale à la valeur de la marchandise au lieu et à l'époque où elle a été acceptée au transport, plus les droits de douane, de transport et autres débours, ainsi que cela est spécifié à l'article 34 (2).

L'intéressé obtient ainsi le montant de la valeur représentée par sa marchandise, en faisant l'abandon de celle-ci à la compagnie. C'est donc bien un laissé pour compte. Il est d'ailleurs éventuel, puisque d'une part il se peut que la marchandise ne soit

1. Art. 33. — Si la livraison n'a pas lieu dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai fixé pour la livraison (art. 14), l'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autre preuve, considérer la marchandise comme perdue.

2. Art. 34. — Si en vertu des articles précédents, l'indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du chemin de fer, l'indemnité sera calculée d'après le prix courant des marchandises de même nature et qualité à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. A défaut de prix courant, l'indemnité sera calculée d'après la valeur de la marchandise évaluée sur les mêmes bases. Il sera alloué, en outre, les droits de douane, de transport et autres frais qui auraient pu être déboursés.

jamais retrouvée, et que d'autre part l'article 36 laisse au destinataire, au moment de l'encaissement, le droit de faire une réserve en vertu de laquelle il doit être avisé immédiatement au cas où la marchandise serait retrouvée dans le mois (1).

Si la marchandise est retrouvée, l'ayant droit pourra dans le délai de trente jours, depuis le jour où il aura été avisé, exiger que la marchandise lui soit délivrée sans frais, à son choix, à la gare de départ ou à la gare de destination désignée dans la lettre de voiture et moyennant la restitution de l'indemnité qu'il a reçue.

Si la marchandise n'est pas retrouvée dans le délai

1. Art. 36. — L'ayant droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut, dans la quittance, faire une réserve d'après laquelle, si la marchandise est retrouvée dans les quatre mois de l'expiration du délai de livraison, il en soit avisé immédiatement par le chemin de fer.

Il sera donné acte par écrit de cette réserve.

Dans ce cas, l'ayant droit pourra, dans le délai de trente jours depuis le jour où il aura été avisé, exiger que la marchandise lui soit délivrée sans frais, à son choix, à la gare de départ ou à la gare de destination désignée dans la lettre de voiture et moyennant la restitution de l'indemnité qu'il a reçue.

Si la réserve dont il est question à l'alinéa 1 ci-dessus n'a pas été faite, ou si l'ayant droit n'a pas donné d'instructions dans le délai de trente jours mentionné à l'alinéa 2 ci-dessus, ou encore si la marchandise a été retrouvée postérieurement au délai de quatre mois, le chemin de fer disposera de la marchandise retrouvée, conformément aux lois de son pays.

précité, ou si l'ayant droit n'a pas donné d'instructions dans le délai de trente jours, le chemin de fer dispose de la marchandise retrouvée, conformément aux lois de son pays (1) et le destinataire conserve l'indemnité reçue.

Ce laissé pour compte n'est donc définitif que si, dans les trente jours de la lettre d'avis, l'ayant droit n'a pas réclamé la livraison de la marchandise contre restitution de l'indemnité, ou si le colis n'a été retrouvé qu'après l'expiration du temps réservé.

Mais c'est le seul cas prévu de laissé pour compte ; il en résulte que les tribunaux français, par exemple, admettront plus difficilement le laissé pour compte s'il s'agit d'un transport international, que s'ils se trouvent en présence d'un transport national, dans lequel le laissé pour compte est autorisé par exception, lorsque la vente de la marchandise est rendue impossible ou très difficile par suite du retard et qu'une indemnité ordinaire est insuffisante pour réparer le préjudice causé (2).

1. Voir à ce sujet :

Allemagne (règlement de transport, § 82).

Autriche et Hongrie (règlement de transport, § 82).

Italie (loi du 27 avril 1885, concernant les conventions de chemins de fer, annexe D'article 141).

Suisse (loi fédérale sur les transports, du 29 mars 1893, article 36, et règlement de transport, du 1^{er} janvier 1894, § 91).

A la connaissance de l'Office central, les mêmes règles sont en vigueur dans les autres Etats contractants.

2. Voir *suprà*, p. 28.

C'est en ce sens que s'est prononcé le tribunal de commerce de Nantes le 17 février 1894 (1).

Il s'agissait en l'espèce du transport d'une certaine quantité de tabac en vue d'une fourniture à faire à un bâtiment en partance. L'expédition avait été faite sans déclaration d'intérêt à la livraison et le colis était arrivé en retard, après le départ du navire. L'intéressé, non marchand de tabac en temps ordinaire, arguait du but spécial de l'opération, but que lui avait fait manquer la non-livraison en temps utile pour demander au tribunal de valider le laissé pour compte de la marchandise à la compagnie, et de condamner cette dernière au paiement de sa valeur.

Le tribunal rejeta cette demande considérant que les conditions exigées par la jurisprudence n'étaient pas remplies ; que l'intéressé aurait dû pour se garantir de ce dommage insérer dans la lettre de voiture une déclaration d'intérêt à la livraison ; que, ne l'ayant pas fait, il ne pouvait réclamer que le montant du prix de transport.

Peut-être s'il s'était agi d'un transport intérieur, le tribunal se fût-il montré plus favorable au laissé pour compte et moins sévère pour le demandeur.

La responsabilité du chemin de fer se trouve donc ici plus limitée dans la Convention de Berne et son interprétation que dans la législation et la jurisprudence françaises.

1. *Bulletin annoté des chemins de fer*, 1895, p. 217.

CHAPITRE II

La Responsabilité pour avaries ou perte d'après la convention de Berne

Le chemin de fer n'est pas seulement responsable du retard, mais il l'est encore, sauf les exceptions que nous aurons à dégager, de l'avarie ou de la perte totale ou partielle.

C'est ce que dit l'article 30 alinéa 1 de la convention ainsi conçu :

« Le chemin de fer est responsable, sauf les dispositions contenues dans les articles ci-après, du dommage résultant de la perte (totale ou partielle, ou de l'avarie de la marchandise, à partir de l'acceptation au transport, jusqu'à la livraison. Il sera déchargé de cette responsabilité s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc.) ou un cas de force majeure. »

L'établissement de ce principe ne pouvait soulever aucune difficulté ; les législations de tous les états

participants reconnaissant la responsabilité du transporteur dans ces divers cas.

Il va de soi d'une part que cette responsabilité s'étend comme pour le cas de retard, aux actes des employés et agents qui concourent à l'exécution du transport. D'autre part, elle est limitée aux opérations effectuées sur la voie ferrée : Si le lieu de destination indiqué dans la lettre de voiture n'est pas une gare, il y a cessation du transport à la gare la plus rapprochée, et la suite du transport n'est plus régie que par les dispositions légales locales (1).

1. Cela résulte des articles 30 alinéa 2, et 19 ainsi conçus :

Art. 30 alinéa 2. — Au cas où la lettre de voiture désigne un lieu de destination qui n'est pas une station de chemin de fer, la responsabilité du chemin de fer, basée sur la présente convention cesse à la dernière gare. Le transport ultérieur est visé par l'article 19.

Art. 19. — La livraison des marchandises ainsi que l'obligation éventuelle du chemin de fer de remettre la marchandise au domicile d'un destinataire non domicilié à la station de destination, sont réglées conformément aux lois et règlements en vigueur et applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

Ces articles sont inspirés directement du Code allemand, ancien article 430. Le nouvel article 468 les reproduit presque textuellement. « Lorsque, dit-il, le lieu de livraison porté sur la lettre de voiture n'est pas situé sur le chemin de fer, il peut être stipulé que la responsabilité de celui-ci ne sera engagée, en qualité de voiturier, que jusqu'à la dernière station, mais qu'il devra pour le transport subséquent remplir les obligations du commissionnaire de transport. » (*Bulletin des transports intern.*, 1897, p. 431.)

Si on était facilement d'accord sur le principe, la question de la réparation à donner au dommage mettait encore en présence les législations allemande et française ; en somme, le système allemand fut ici, comme pour le retard, adopté.

Mais avant d'étudier comment se réglera cette indemnité, en cas de perte ou d'avarie, il nous faut d'abord préciser quand existera le droit à l'indemnité, et comment l'intéressé pourra en établir l'existence.

SECTION I

CONSTATATION DES AVARIES ET DE LA PERTE

C'est l'article 25 qui indique comment sera constatée l'avarie ou la perte partielle, soit d'office par le chemin de fer, soit à la demande du destinataire :

« En cas de perte totale ou partielle ou d'avarie, dit-il, les administrations de chemins de fer sont tenues de faire immédiatement des recherches, d'en constater le résultat par écrit, et de le communiquer aux intéressés sur leur demande, et en tout cas à la gare d'expédition.

« Si le chemin de fer découvre ou suppose une perte partielle ou une avarie de la marchandise, ou si l'ayant droit en allègue l'existence, il sera immédiatement dressé un procès-verbal par le chemin de fer pour constater l'état de la marchandise, le montant du

dommage, et autant que possible la cause de la perte partielle et de l'avarie, et l'époque à laquelle elles remontent. En cas de perte totale de la marchandise, il sera également dressé un procès-verbal.

« La vérification devra être faite conformément aux lois et règlements du pays où elle a lieu.

« En outre, tout intéressé sera en droit de demander la constatation judiciaire de l'état de la marchandise. »

Il est sans intérêt d'indiquer ici les divers textes étrangers relatifs à la constatation de l'état de la marchandise : ces textes sont presque tous identiques (1) prévoyant pour la plupart l'intervention d'experts ou de personnes spécialement compétentes (2).

Nous noterons seulement que la Cour de cassation de Budapest, par arrêt en date du 28 août 1894 a décidé que le chemin de fer était tenu de remettre au réclamant le procès-verbal d'avaries survenues dans un transport et dressé par lui, sous peine d'engager sa responsabilité. Faute de preuve contraire, le réclamant est supposé dire la vérité.

1. Voir : *Règlements allemand et austro-hongrois*, § 71 et 72. — Belgique. *Loi sur le contrat de transport*, art. 8. — Danemark. *Loi concernant les tarifs*, art. 35. — France. *Code de commerce*, art. 106. — Italie. *Règles de l'inspection générale*. — Pays-Bas. *Règlement d'exploitation*, art. 63. — Russie. *Loi pour les chemins de fer*, art. 6. — Suisse. *Loi fédérale sur les transports*, art. 25 et *Règlement des transports*, § 80. — (Résumé des prescriptions... déjà cité, p. 102 et suiv.)

2. Loi du Danemark citée ci-dessus, art. 35.

Voilà donc établi l'état de la marchandise à l'arrivée : pour juger de l'importance de l'avarie ou de la perte, il faut savoir ce qu'elle était au départ.

Pour la perte partielle, c'est-à-dire au cas de manquants quant au poids ou au nombre des colis, la lettre de voiture fait preuve, en règle générale, contre le transporteur. Il n'en est pas ainsi lorsque le chargement des marchandises a été, conformément à certains tarifs, opéré par l'expéditeur, sauf dans le cas où le chemin de fer aurait vérifié ce chargement et noté sur la lettre de voiture le résultat de cette vérification.

Dans tous les cas d'ailleurs, le chemin de fer pourra administrer la preuve contraire aux énonciations de la lettre de voiture ; mais il ne pourra le faire fructueusement que si le contrôle de l'exactitude de ses énonciations a été fait, et il n'est tenu de le faire que dans certains cas prévus par la législation du pays de la gare de départ.

C'est ainsi que les règlements de transport allemand et austro-hongrois (§ 33) (1) énoncent que l'omission par l'expéditeur de l'indication du poids dans la lettre de voiture doit être considérée comme une demande de constatation de ce poids par le chemin de fer, dans tous les cas où les frais de transport sont calculés conformément au tarif suivant le poids.

1. Résumé des prescriptions réservées à la législation des Etats contractants, p. 31 et 32.

Pour la perte totale, le dommage existant sera prouvé par la production du duplicata de la lettre de voiture constatant la remise au chemin de fer de la marchandise perdue.

Il y aura présomption de perte aussitôt que seront dépassés les délais de transport et de livraison ; cette présomption deviendra définitive, d'après la Convention de Berne qui a heureusement précisé ce point non tranché en droit français, si, dans les trente jours qui suivent l'expiration des délais, la marchandise n'est pas retrouvée (1).

Tous les moyens de preuve, à défaut du duplicata de la lettre de voiture, seront d'ailleurs admis, pourvu qu'ils le soient par les lois du pays d'expédition.

SECTION II

CALCUL DE L'INDEMNITÉ

L'avarie ou la perte ainsi dûment constatées, quel sera le montant de l'indemnité ? Sera-t-elle due dans tous les cas ?

1. Art. 33. — Si la livraison n'a pas eu lieu dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai fixé pour la livraison (art. 14), l'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue.

Sur les motifs de cette assimilation du retard exagéré à la perte totale, voir ci-dessus. Ch. I. Sect. III, p. 78.

§ 1. — *Principes*

Remarquons tout d'abord que la réparation à accorder par le chemin de fer varie suivant qu'il s'agit d'une expédition faite aux conditions d'un tarif général ou d'un tarif spécial. En outre il peut y avoir une déclaration d'intérêt à la livraison.

Nous allons examiner successivement ces diverses distinctions.

A. — *Premier cas. Tarif général.* — Lorsqu'il y a eu application du tarif général, l'indemnité est déterminée par les articles 34 et 37 qui règlent, le premier, les cas de perte totale ou partielle, le deuxième les cas d'avarie.

a) *Perte totale ou partielle.* — « Si, dit l'article 34, l'indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du chemin de fer, l'indemnité sera calculée d'après le prix courant des marchandises de même nature et qualité au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. A défaut de prix courant, l'indemnité sera calculée d'après la valeur ordinaire de la marchandise évaluée sur les mêmes bases. Il sera alloué en outre les droits de douane, de transport et autres frais qui auraient pu être déboursés, »

Le prix courant d'une marchandise est dans certains cas très facile à déterminer, surtout s'il s'agit

de marchandises d'une vente habituelle, constante, dont certaines publications officielles notent la situation sur le marché.

La valeur ordinaire d'une marchandise sera également le plus souvent assez aisée à connaître par l'avis de commerçants qui se référeront aux dernières ventes faites de la même marchandise dans le même endroit.

Si ces moyens font défaut, les juges rechercheront dans les éléments de la cause, les renseignements de nature à les éclairer (1).

C'est ainsi que le tribunal de commerce de la Seine a jugé le 1^{er} juin 1898 que la déclaration faite de la valeur de la marchandise par l'expéditeur à l'administration des douanes, et ce sur sa lettre de voiture, constitue un élément d'établissement de l'indemnité ; elle forme en quelque sorte un des éléments du transport, et par suite détermine le risque couru par la compagnie transporteur.

Telle est la base qui sert pour le calcul de l'indemnité.

Nous sommes donc très loin du système français

1. Trib. com. de Nantes, 14 décembre 1901. J. D. I. P., 1903. « La valeur des manquants doit être établie, conformément aux dispositions de l'article 34 de la Cour de Berne, en prenant pour base le prix courant des denrées de même qualité, au lieu et à l'époque où le contrat a été accepté ; à défaut de prix courants constatés, il appartient aux tribunaux d'en arbitrer la valeur. »

de la responsabilité illimitée; mais assez loin aussi du système allemand, tel qu'il existait lors du vote de la convention (1), et d'après lequel on se préoccupait, non de la valeur de la marchandise au point et au moment du départ, mais à l'arrivée. Il était ainsi, dans une certaine mesure, tenu compte du bénéfice manqué, puisque, si l'expéditeur avait réalisé une opération normale de négoce, la marchandise aurait eu entre les mains du destinataire une valeur supérieure à celle qu'elle avait au départ, même augmentée du prix de transport et des droits de douane.

Ce dernier système, qui semble au premier abord très séduisant, avait été adopté en 1878; la conférence l'abandonna en 1886, estimant d'une part que la responsabilité, basée sur la valeur au lieu de destination, pouvait être trop étendue avec la longueur de certains parcours, et la différence parfois considérable des prix dans les deux pays, et d'autre part que la valeur au point de départ forme une base plus ferme pour le calcul de l'indemnité, la valeur

1. En effet d'après le nouvel article 457 du Code allemand : « L'indemnité pour perte totale ou partielle est calculée sur le prix courant des marchandises de même nature et qualité au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport, et, à défaut de prix courant, d'après la valeur ordinaire de la marchandise évaluée sur les mêmes bases en y ajoutant les droits de douane, transports, et autres frais qui avaient pu être déboursés. » (*Bulletin des transports internat.*, 1897. p. 427).

au lieu de livraison comportant des facteurs très variables suivant les époques ou les localités.

La conférence a donc limité l'indemnité, pour le cas de perte, au remboursement de la valeur qu'avait la marchandise lors de l'acceptation au transport, en y ajoutant les déboursés.

C'était en somme le minimum d'indemnité possible.

b) *Avarie*. — « En cas d'avarie, dit l'article 37, le chemin de fer aura à payer le montant intégral de la dépréciation subie par la marchandise. Si l'expédition a eu lieu sous le régime d'un tarif spécial conformément à l'article 35, l'indemnité sera proportionnellement réduite. »

Cet article prévoit donc deux hypothèses : celle du tarif général, et celle du tarif spécial ; nous verrons cette dernière plus loin, en même temps que la réparation pour perte totale ou partielle lorsqu'il y a tarif spécial.

Si l'article 37 stipule que l'indemnité sera égale au montant de la dépréciation, il ne précise pas comment sera déterminée la valeur de la marchandise, et l'on peut se demander, en l'absence de tous renseignements fournis par les travaux préparatoires, s'il a voulu parler de la valeur au lieu de départ ou au lieu d'arrivée, et s'il faut, en se basant sur l'article 34, calculer l'indemnité en déduisant de la valeur de la marchandise au départ celle qu'elle a encore au lieu d'arrivée malgré l'avarie.

L'article 37 disant que la base d'évaluation du préjudice causé doit être la réparation complète, l'indemnisation exacte, il semble que, pour pouvoir réaliser cet état de choses, pour que l'indemnité ait un caractère de réparation intégrale, il faut que la valeur de la marchandise avariée jointe à l'indemnité soit exactement égale à la valeur que le destinataire recevrait de la marchandise, en l'absence d'avaries.

Ce serait donc, d'après cette première opinion, la valeur au lieu de destination.

D'autres jurisconsultes, cependant, disent que l'indemnité doit être calculée en déduisant de la valeur de la marchandise au départ celle qu'elle a encore, malgré l'avarie, au lieu d'arrivée.

Cette assimilation des cas de perte et d'avarie nous paraît devoir être rejetée : elle aboutirait en effet dans certains cas à ne donner aucune indemnité, si l'on suppose que la valeur de la marchandise au lieu de destination étant sensiblement plus élevée qu'au lieu de départ, la différence était suffisante pour couvrir le montant de la dépréciation subie (1).

B. — *Deuxième cas. — Tarifs spéciaux. — La conven-*

1. C'est cependant le système qu'a adopté l'article 457 du nouveau Code de commerce allemand : « Au cas d'avarie, dit-il, l'indemnité égale la dépréciation de la marchandise calculée d'après sa valeur au lieu d'expédition ». Mais il ajoute : « Le paiement de l'indemnité pleine et entière ne sera dû qu'en cas de mauvaise foi ou faute grave du chemin de fer. » (*Bull. des Transports internationaux*, 1897, p. 427).

tion prévoit que les chemins de fer peuvent offrir au public des tarifs spéciaux ; dans ce cas l'indemnité pourra être réduite, qu'il s'agisse de perte ou qu'il s'agisse d'avaries.

Cela résulte de l'article 35 et de l'article 37 alinéa 2. L'article 35 s'exprime ainsi :

« Les chemins de fer auront la faculté d'offrir au public des conditions spéciales (tarifs spéciaux) dans lesquelles sera fixé le maximum de l'indemnité à payer en cas de perte ou d'avarie à la condition que ces tarifs spéciaux correspondent à une réduction sur les prix de transport total, calculé d'après les tarifs respectifs ordinaires de chaque chemin de fer, et que le même maximum de l'indemnité soit applicable à tout le parcours (1). »

L'article 37 alinéa 2, stipule de son côté, ainsi que nous l'avons vu (2) que, en cas de tarif spécial, l'indemnité à allouer sera proportionnellement réduite.

1. Cf. le nouvel article 461 du Code de commerce allemand. — Les chemins de fer peuvent fixer, dans des conditions spéciales, un maximum d'indemnité à payer en cas de perte ou d'avarie, à condition que ces tarifs spéciaux soient publiés, correspondent à une réduction sur le prix de transport total, calculé d'après les tarifs généraux de chemins de fer, et que le même maximum d'indemnité soit applicable à tout le parcours. Si le dommage résulte de la mauvaise foi, ou d'une faute grave du chemin de fer, la limitation du maximum de l'indemnité ne peut être invoquée. (*Bulletin de transports internationaux*, 1897, p. 429.)

2. Voir ci-dessus, Ch. II. Sect. II. A. b. p. 92.

Le fait que l'expéditeur demande l'application de ces tarifs spéciaux vaut de sa part acceptation de l'indemnité moindre qui pourra éventuellement être réclamée au chemin de fer.

Mais il faut remarquer que l'article 35 soumet à une condition ces limitations de l'indemnité. Il faut que la réduction du prix du transport ait lieu sur tous les réseaux, et que le maximum d'indemnité soit le même sur tous ces réseaux. Au cas contraire, en effet, l'intéressé qui dispose d'après les art. 27 (al. 3, 4 et 5) et 28, d'une certaine liberté pour choisir la compagnie qu'il désire actionner (1), poursuivrait toujours celle donnant la plus forte indemnité. Aussi, les diverses administrations de chemins de fer faisant partie de

1. Art. 27 al. 3, 4 et 5. — L'action fondée sur le contrat international ne pourra, sauf le recours des chemins de fer entre eux, être intentée que contre la première administration ou celle qui aura reçu en dernier lieu la marchandise avec la lettre de voiture, ou contre l'administration sur le réseau de laquelle le dommage aura été occasionné. Le demandeur aura le choix entre les susdites administrations.

L'action ne sera intentée que devant un tribunal siégeant dans l'Etat où l'administration actionnée aura son domicile, et qui sera compétent d'après les lois de cet Etat.

Une fois l'action intentée, le droit d'option entre les chemins de fer mentionnés à l'alinéa 3 est éteint.

Art. 28. — Les réclamations fondées sur le contrat de transport international pourront être réclamées contre une autre administration que celles désignées dans l'article 27, alinéa 3, lorsqu'elles se présentent sous la forme de demandes conventionnelles ou d'exceptions et que la demande principale soit fondée sur le même contrat de transport.

l'Union se sont-elles mises d'accord pour établir ces tarifs spéciaux à indemnité réduite.

Nous avons ainsi vu, d'une part, le principe de responsabilité générale pour le cas d'avarie ou de perte (art. 34 et 37), et d'autre part une diminution de cette responsabilité et de l'indemnité correspondante lorsqu'il y a des tarifs spéciaux. Nous allons étudier le troisième cas.

C. — *Troisième cas. — Déclaration d'intérêt à la livraison.* — D'après les articles 34 et 37 que nous avons examinés, il n'est dû en cas de perte ou d'avarie, que la valeur de la marchandise prise au lieu et au jour de l'acceptation au transport. Cette indemnité peut être insuffisante ; elle ne couvre certainement pas le *lucrum cessans*, mais seulement et encore pas toujours, le *damnum emergens*.

La déclaration d'intérêt à la livraison va remédier à cet inconvénient : elle va constituer une assurance contre le manque à gagner qui se produirait si la marchandise était perdue ou livrée avariée.

Moyennant une taxe supplémentaire, l'ayant droit pourra être, en cas de perte ou avarie, dans la même situation que si ces accidents ne s'étaient pas produits : il devra toutefois faire la preuve du dommage qui lui est causé.

Tout cela est prévu par les dispositions de l'article 38 (1) qui semble être le résultat d'une sorte de tran-

1. Art. 38. — S'il y a une déclaration d'intérêt à la livrai-

saction entre les deux législations allemande et française ; et si le principe allemand, même rendu plus favorable aux compagnies, a été adopté dans les articles 34 et 35, le principe de la responsabilité presque sans limite est passé dans l'article 38.

Il suffit en effet du paiement d'une taxe additionnelle calculée par fraction indivisible de 10 francs et de 10 kilomètres (1), pour que le transport soit en quelque sorte régi par la loi française, observation

son, il pourra être alloué, en cas de perte totale ou partielle, en outre de l'indemnité fixée par l'article 34 et, en cas d'avarie, en outre de l'indemnité fixée d'après l'article 37, des dommages-intérêts, qui ne pourront pas dépasser la somme fixée par la déclaration, à charge par l'ayant droit d'établir l'existence et le montant du dommage.

Les dispositions réglementaires fixeront le maximum de la taxe supplémentaire qui devra être payée en cas de déclaration de la somme représentant l'intérêt à la livraison.

1. Cette taxe est fixée par le paragraphe 9 des dispositions d'exécution ainsi conçu :

La valeur représentant l'intérêt à la livraison devra être inscrite en toutes lettres, à la place réservée à cet effet sur la lettre de voiture.

Dans ce cas, il est permis de percevoir une taxe supplémentaire calculée par fraction indivisible de 10 francs et de 10 kilomètres, qui ne pourra pas dépasser 0 fr. 025 par 1.000 francs et par kilomètre, sur le montant réel de la somme déclarée.

Le minimum de la perception est fixé à 0 fr. 50 pour le parcours total.

Remarquons que cette taxe est la même que celle qui entraîne une aggravation de responsabilité pour le cas de retard et que nous avons précédemment rencontrée. Voir ci-dessus page 62.

faite toutefois que l'indemnité ne peut pas dépasser la somme fixée par la déclaration (1).

Ajoutons en terminant que, aux termes de l'article 42, l'ayant droit pourra demander des intérêts, à raison de 6 o/o l'an, de la somme fixée comme indemnité ; ces intérêts commenceront à courir du jour de la demande.

Tels sont les principes concernant la responsabilité des chemins de fer pour la perte et l'avarie, et la manière dont sont calculées les indemnités à allouer.

§ 2. — *Restrictions ou exceptions à ces principes.*

A ces principes, la Convention de Berne a apporté quelques exceptions ou restrictions.

Nous rencontrons d'abord ici la faute de l'expéditeur, la force majeure et le cas fortuit et le vice propre de la chose qui sont prévus par l'article 30, alinéa 1 *in fine* en ces termes :

1. Cf. article 463 du nouveau Code de commerce allemand : « En cas de déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être réclamé pour perte ou avarie de la marchandise, et en sus de sa valeur à l'époque et au lieu d'acceptation au transport des dommages-intérêts qui ne pourront pas dépasser la somme fixée pour la déclaration. — En cas d'indemnité limitée à un maximum, l'intérêt à la livraison ne peut être supérieur à ce dernier. » (*Bull. de Transp. Internat.*, 1897, p. 430).

« Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise, (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc.,) ou un cas de force majeure. »

Enfin, dans certains cas d'avaries, il y a présomption d'irresponsabilité du chemin de fer.

Nous laisserons de côté la force majeure, le cas fortuit et la faute de l'expéditeur, que nous étudierons plus loin dans leur ensemble la théorie étant la même, qu'il s'agisse de retard, de perte ou d'avarie, et nous allons dire quelques mots du vice propre de la chose ou plutôt d'une de ses formes particulières, le déchet de route, et de la présomption d'irresponsabilité de la compagnie dans certains cas particuliers d'avaries.

A.—*Vice propre de la chose.—Déchets de route.*—
Sur le vice propre de la chose en lui-même, il n'y a rien de très particulier à dire lorsqu'on étudie la Convention de Berne.

Il n'en va pas de même de la question des déchets de route.

C'est l'article 32 alinéa 1 qui précise cette irresponsabilité partielle du chemin de fer en ce qui concerne « les marchandises qui, en raison de leur

nature particulière, subissent en règle générale, par le fait seul du transport, un déchet de poids ».

Pour ces marchandises, le chemin de fer n'est responsable, dit l'article en question, qu'autant que ces manquants dépassent la tolérance déterminée par les dispositions réglementaires.

Celles-ci (1) ont fixé à 2 o/o du poids la tolérance accordée pour déchets de route sur le poids des marchandises liquides remises à l'état humide, et sur le poids d'un certain nombre de marchandises sèches spécialement désignées (2).

Pour toutes les autres marchandises sèches, de l'espèce désignée à l'article 32, c'est-à-dire de nature à subir un déchet de poids, la tolérance est réduite à 1 o/o.

Il se peut que plusieurs colis soient transportés

1. Dispositions réglementaires, paragraphe 8. Elles ont été complétées à la suite de la convention additionnelle de Berne de 1906.

2. Ce sont : Bois de teinture râpés et moulus, écorces racines, bois de réguisse, tabac haché, graisse, savons et huiles termes, fruits frais, feuilles de tabac fraîches, laine, peaux, fourrures, cuirs, fruits séchés ou cuits, tendons d'animaux, cornes et onglons, os (os entiers et moulus) poissons séchés, houblon, mastic frais.

A ces marchandises ont été ajoutées en 1906 : les soies de porc, le crin et le sel.

Certaines autres denrées auraient même été ajoutées, si l'Autriche-Hongrie n'y avait pas fait opposition : il s'agissait du bois, du lin, du chanvre, etc.

avec une seule lettre de voiture : dans ce cas, l'article 32 alinéa 2 stipule que « la tolérance sera calculée séparément pour chaque colis lorsque le poids des colis isolés est indiqué sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière ».

Mais on doit remarquer que la convention a fort justement limité cette restriction à la responsabilité de la compagnie. En présence d'un déchet de 2 o/o par exemple, le chemin de fer sera responsable, bien qu'il s'agisse des marchandises spéciales subissant un déchet de poids, s'il est prouvé que la perte n'est pas due à la nature particulière de ces marchandises (1).

C'est ainsi qu'un jugement du tribunal de commerce de Nantes du 14 décembre 1901 a décidé que la compagnie transporteur devait être déclarée responsable de la totalité du coulage éprouvé par des fûts d'huile, sans déduction de la tolérance d'usage de 2 o/o, s'il était établi que les fûts transportés avaient subi, en cours de route, par la faute de la compagnie, des chocs qui ont amené leur désarri-

1. Ceci est dit expressément par l'article 32 alinéa 3 en ces termes : « Cette restriction de responsabilité ne peut pas toutefois être invoquée lorsqu'il aura été prouvé que la perte, selon les circonstances du fait, ne résulte pas de la nature de la marchandise, ou que la tolérance fixée ne peut pas s'expliquer à raison de la nature de la marchandise ou des circonstances dans lesquelles s'est produit le manquant. »

mage et par suite le manquant constaté à l'arrivée (1).

Enfin, en cas de perte totale de la marchandise, il ne pourra être fait aucune déduction résultant du déchet de route (2).

Cette disposition, qui pourrait à première vue paraître inutile, était le corollaire nécessaire de la disposition précédente permettant à l'ayant droit de prouver que la perte partielle que constitue le déchet de route provient du fait de la compagnie, et engage par suite sa responsabilité : d'où il suit qu'elle n'a pas un droit acquis au déchet de route.

B. — *Cas particuliers d'irresponsabilité pour avaries.* — A côté de cette première cause de restriction de la responsabilité du chemin de fer, que nous venons d'examiner, la convention a prévu un certain nombre de cas dans lesquels le chemin de fer n'est pas responsable, en principe, des avaries arrivées aux marchandises transportées.

Ces cas sont énumérés avec assez de précision par l'article 31 qu'il nous suffit de reproduire ici. Le chemin de fer n'est pas responsable :

1° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions

1. *Journal de droit international privé*, 1903, p. 186.

2. Art. 32, al. 4. — En cas de perte totale de la marchandise, il ne pourra être fait aucune déduction résultant du déchet de route.

passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture, sont transportées en wagons découverts,

en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à ce mode de transport ;

2° De l'avarie survenue aux marchandises qui, suivant la déclaration de l'expéditeur dans la lettre de voiture (art. 9) (1), sont remises en vrac ou avec un emballage défectueux, quoique, par leur nature et pour être à l'abri des pertes et avaries, elles exigent un emballage,

en tant que l'avarie sera résultée du manque ou de l'état défectueux de l'emballage ;

1. Art. 9. — Lorsque la nature de la marchandise nécessite un emballage pour la préserver des pertes et avaries en cours de transport, le soin en incombe à l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'a pas rempli ce devoir, le chemin de fer, à moins qu'il ne refuse la marchandise, sera en droit de demander que l'expéditeur reconnaisse, sous cette mention spéciale dans la lettre de voiture, soit le manque absolu d'emballage, soit son conditionnement défectueux, et qu'en outre, il remette à la gare expéditrice une déclaration spéciale conforme au modèle qui sera déterminé dans les dispositions réglementaires.

L'expéditeur est responsable des conséquences des défauts ainsi constatés, de même que des vices non apparents de l'emballage. Tous les dommages résultant de ces défectuosités d'emballage sont à la charge de l'expéditeur qui, le cas échéant, devra indemniser le chemin de fer. S'il n'y a pas eu de déclaration, l'expéditeur ne sera responsable des défauts apparents de l'emballage que lorsqu'il sera coupable de dol.

3° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture, en tant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire de l'Etat où elles sont appliquées, ont été chargées par l'expéditeur ou déchargées par le destinataire,

en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à l'opération du chargement, ou du déchargement, ou d'un déchargement défectueux ;

4° De l'avarie survenue aux marchandises qui, pour des causes inhérentes à leur nature, sont exposées au danger particulier de se perdre, en tout ou en partie, ou d'être avariées, notamment à la suite de bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, coulage extraordinaire, dessiccation et déperdition,

en tant que l'avarie est résultée de ce danger ;

5° De l'avarie survenue aux animaux vivants ;

en tant que l'avarie est résultée du danger particulier que le transport de ces animaux entraîne pour eux ;

6° De l'avarie survenue aux marchandises et bestiaux dont le transport, aux termes des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture, ne s'effectue que sous escorte ;

en tant que l'avarie est résultée du danger que l'escorte a pour but d'écarter.

Remarquons qu'il n'y a là, ainsi que cela résulte du dernier paragraphe de l'article 31 (1) qu'une présomption que l'ayant droit pourra détruire par la preuve contraire.

Par suite, pour que la compagnie de chemin de fer soit présumée irresponsable, il faut la double condition que l'expédition rentre dans un des cas prévus, et qu'ensuite, eu égard aux circonstances de fait, l'avarie ait pu résulter du risque spécial inhérent à ces cas.

Ceci a été dit souvent par les tribunaux. Nous citons entre autres un jugement du tribunal de commerce de Laigle du 7 novembre 1904 (2).

1. Art. 31, alinéa final. — Si eu égard aux circonstances de fait, l'avarie a pu résulter de l'une des causes sus-mentionnées, il y aura présomption que l'avarie résulte de l'une de ces causes, à moins que l'ayant droit n'établisse le contraire.

2. « Attendu, dit le jugement, que si la compagnie fait cette preuve (qu'elle se trouve dans un des cas prévus à l'art. 31), il y a présomption d'irresponsabilité à son profit, et qu'une fois cette preuve faite par la compagnie, son adversaire doit pour réussir contre elle, détruire la présomption ci-dessus, en établissant que l'avarie n'est pas résultée du fait que la chose transportée rentre dans les prévisions de l'article 31, mais qu'elle est résultée d'une autre cause ;

« Attendu que si l'adversaire de la compagnie fait cette seconde preuve, la compagnie est maintenue responsable, à moins qu'elle ne prouve à son tour que l'avarie a pour cause un cas de force majeure ou un vice propre de l'objet transporté.

« Attendu que c'est donc à la compagnie défenderesse de prouver que les trois objets en fonte brisés dont il s'agit,

Malgré la possibilité de la preuve contraire, nous n'approuvons pas très volontiers cet article 31 qui constitue, à nos yeux, une dangereuse présomption : Il y a trop de marchandises qui peuvent être considérées par leur nature comme « exposées au danger de se perdre » selon l'expression de l'article 31, alinéa 4.

Sans doute, dans la pratique, le tribunal sera juge du fait ; les experts le renseigneront, et il ne décidera qu'en toute connaissance de cause.

Il n'en est pas moins vrai que cet article sera souvent invoqué, et souvent aussi trop facilement appliqué (1) au bénéfice des administrations de chemins de fer.

sont, pour des causes inhérentes à leur nature, exposés à un danger particulier de se perdre en tout ou en partie, ou d'être avariés notamment à la suite de bris, et que, eu égard aux circonstances, l'avarie a pu résulter de cette cause ; — que la compagnie peut faire cette preuve... »

1. On en trouve de nombreux exemples. Voir un jugement du tribunal de la Seine du 19 juin 1901. (*J. D. I. P.*, 1904, p. 192.)

CHAPITRE III

Causes qui dégagent la responsabilité du chemin de fer dans le cas de retard, perte ou avarie

Nous avons vu comment est engagée la responsabilité du chemin de fer pour les cas de retard, d'avarie ou de perte, et comment est fixée la réparation du préjudice.

Il y a des cas où cette responsabilité peut être dégagée.

Ces cas sont prévus par l'article 39 déjà cité en ce qui concerne le retard, les articles 30 et 31 pour les avaries et la perte, et l'article 43 commun à toutes les causes de responsabilité.

Etudions successivement ces dispositions à l'exception des articles 31 et 32, qui sont un peu spéciaux et que nous avons examinés avec la question des avaries (1).

1. Voir *suprà*, ch. II, sect. II, § 2, B. p. 102.

D'après l'article 39, le chemin de fer n'est pas responsable, s'il prouve que le retard provient d'une circonstance indépendante de sa volonté ou de son fait.

D'autre part l'article 30 alinéa 1 stipule que le chemin de fer est déchargé de la responsabilité pour avarie ou perte, s'il établit que le « dommage a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, etc.) ou un cas de force majeure ».

Enfin, aux termes de l'article 43, commun au retard, à l'avarie et à la perte,

« La responsabilité telle qu'elle résulte du contrat de transport ne s'applique pas aux objets qui, bien qu'exclus du transport ou admis seulement dans certaines conditions, auraient été néanmoins expédiés sous une déclaration incorrecte ou inexacte, ou pour lesquels l'expéditeur n'aurait pas rempli les mesures de sûreté prescrites ».

En somme, il résulte de ces trois articles que, de même qu'en droit français, le chemin de fer n'est pas responsable s'il y a eu force majeure ou cas fortuit, faute de l'expéditeur ou vice propre de la chose.

Nous laissons de côté ce dernier cas qui ne concerne guère que l'avarie, et que nous avons déjà

examiné, et nous donnons quelques détails sur les deux autres.

SECTION I

FORCE MAJEURE ET CAS FORTUIT

Le retard, l'avarie, peuvent avoir pour cause une circonstance ne provenant pas du fait de la compagnie ni de la faute de l'expéditeur : ils peuvent être occasionnés par un cas de force majeure, événement impossible à prévoir ou à empêcher, par exemple, rupture d'un pont par la crue d'une rivière, neiges, faits de guerre, destruction des ouvrages d'art ou des voies.

On doit y assimiler, et c'est ce qui résulte de l'article 5, alinéa 3 (1), les motifs tirés des nécessités du service de l'exploitation, ou basés sur l'intérêt public, tels que l'envoi immédiat de trains de secours pour débayer une voie, empêchant le départ des marchandises acceptées au transport, ou une mobilisation subite, pour laquelle l'Etat utilise tous les trains disponibles.

1. Art. 5, al. 2. — Les chemins de fer ne sont tenus d'accepter les expéditions qu'autant que le transport pourra en être effectué immédiatement... Al. 3. — Les expéditions s'effectueront dans l'ordre de leur acceptation au transport, à moins que le chemin de fer ne puisse faire valoir un motif suffisant, fondé sur les nécessités du service de l'exploitation, ou sur l'intérêt public.

Il est évident que ce chemin de fer ne peut être rendu responsable du dommage causé par ces accidents ou ces faits indépendants de sa volonté.

D'ailleurs, en ce qui concerne spécialement le retard, l'alinéa 7 du paragraphe 6 des dispositions réglementaires, aux termes duquel les délais de livraison cessent de courir pendant toute interruption temporaire de trafic ne provenant pas d'une faute du chemin de fer, dégageait déjà la responsabilité de la compagnie, en empêchant l'existence même de tout retard juridique.

Dans tous ces cas de force majeure, le chemin de fer ne doit pas rester inactif : Il devra s'efforcer de limiter l'allongement des délais ou la détérioration de la marchandise en prenant les précautions nécessaires.

C'est ainsi que, en ce qui concerne le retard, lorsque la marchandise ne pourra pas être transportée par la route indiquée, le chemin de fer devra décider s'il doit, dans l'intérêt de l'expéditeur, faire continuer le transport par une autre voie, ou l'arrêter en demandant de nouvelles instructions à l'expéditeur.

Si aucune autre route ne permet de continuer le transport, le chemin de fer doit immédiatement demander de nouvelles instructions à l'expéditeur : celui-ci peut résilier le contrat à charge par lui de payer le montant des frais préparatoires au transport, ceux

de déchargement et ceux du transport déjà effectué (1).

Dans le cas où le chemin de fer n'aurait pas fait tout ce qu'il devait pour limiter le retard ou la perte, il sera responsable. C'est ce qu'a décidé un arrêt de la Cour de Lyon du 18 juillet 1902 condamnant une compagnie, qui, à la suite d'un accident, avait bien détourné un wagon de son parcours, mais n'avait pas pris les précautions voulues pour que les marchandises de ce wagon, en l'espèce des décors de théâtre, fussent livrées en temps utile (2).

1. Toutes ces hypothèses sont prévues par l'article 18 de la convention :

Art. 18. — Si le transport est empêché ou interrompu par force majeure ou par un cas fortuit quelconque et que la marchandise ne puisse pas être transportée par une autre route, le chemin de fer demandera de nouvelles instructions à l'expéditeur.

L'expéditeur pourra résilier le contrat, à charge par lui de payer au chemin de fer le montant des frais préparatoires au transport, ceux de déchargement et ceux de transport proportionnellement à la distance déjà parcourue, à moins que le chemin de fer ne soit en faute.

Lorsqu'en cas d'interruption, le transport peut être effectué par une autre route, le chemin de fer aura le droit de décider, s'il est de l'intérêt de l'expéditeur, soit de faire continuer la marchandise par cette autre route, soit de l'arrêter en demandant des instructions à l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'est pas en possession du duplicata de la lettre de voiture, les instructions qu'il donnera, dans les cas prévus par le présent article, ne pourront pas modifier la désignation du destinataire ni le lieu de destination.

2. *Journal de droit international privé*, 1903, p. 656.

Au total, les tribunaux se montrent relativement très rigoureux en ce qui concerne la démonstration de la force majeure. Nous citerons, à l'appui de cette opinion, un jugement du tribunal de district de Vienne du 24 mars 1906 (1), et un arrêt de la Cour suprême d'Autriche du 20 février 1907 (2) qui ont décidé, le premier qu'un froid exceptionnel, le second qu'une rupture de rail ne constituaient pas des cas de force majeure.

Remarquons en outre qu'en ce qui concerne les deux cas prévus par l'article 5 (intérêt public, nécessité de l'exploitation), la responsabilité du chemin de fer ne sera dégagée que si ces événements étaient imprévus : le chemin de fer n'étant tenu d'accepter les expéditions qu'autant qu'il peut les effectuer immédiatement, il serait responsable, si, alors que ces événements existaient déjà au moment de la présentation des colis, il n'avait pas au moins prévenu l'expéditeur de l'impossibilité où il se trouvait de donner suite sans délai à son ordre d'expédition.

1. *Bull. des Transp. internat.*, 1906, p. 227.

2. *Bull. des Transp. internat.*, 1907, p. 370.

SECTION II

FAIT OU FAUTE DE L'EXPÉDITEUR

Le retard, l'avarie peuvent être dus également à un fait de l'expéditeur.

Nous citerons à cet égard le cas prévu par l'article 9 ; d'après cet article, lorsque la nature de la marchandise nécessite un emballage pour la préserver des pertes et avaries en cours de route, le soin en incombe à l'expéditeur.

Si cet emballage n'est pas fait, ou est mal fait, le chemin de fer peut, soit refuser la marchandise, soit faire reconnaître par l'expéditeur le manque absolu d'emballage ou son conditionnement défectueux.

Dès lors l'expéditeur est responsable des conséquences des défauts ainsi constatés, de même que des vices non apparents de l'emballage.

Il résulte de cet article que si, par exemple, à la suite d'un emballage défectueux, la compagnie a dû décharger la marchandise pour la faire emballer à nouveau, et éviter une perte ou une avarie, elle n'est pas responsable du retard qui a été la conséquence de ces déchargements et rechargements.

Il ne serait pas juste, en effet, que le temps nécessaire au chemin de fer pour prendre les mesures de conservation, soit compté sur les délais de transport.

Il en serait de même, et le destinataire serait mal

fondé à se plaindre auprès de la compagnie si les objets expédiés avec un emballage insuffisant lui parvenaient détériorés (1).

Un autre exemple de non-responsabilité du chemin de fer, en raison du fait de l'expéditeur, nous est fourni par l'article 10.

D'après cet article, l'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les papiers qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute de la part du chemin de fer, et l'article ajoute que « le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les papiers sont exacts et suffisants ».

Par suite, si lors de la vérification à la douane, celle-ci trouve les papiers insuffisants, il faudra en demander de nouveaux à l'expéditeur : ce sera là encore une cause de retard ; ce pourra être égale-

1. Ceci est prévu formellement par l'article 31, alinéa 2, aux termes duquel le chemin de fer n'est pas responsable : 1^o ... ; 2^o de l'avarie survenue aux marchandises qui, suivant la déclaration de l'expéditeur dans la lettre de voiture, sont remises en vrac ou avec un emballage défectueux, quoique par leur nature, et pour être à l'abri des pertes ou avaries, elles exigent un emballage... (Voir ci-dessus, ch. II, sect. II, § 2, B p. 103.).

ment une cause d'avarie s'il s'agit d'une marchandise sujette à détérioration rapide.

Le chemin de fer ne sera pas responsable; sans qu'il y ait lieu d'appliquer ici, s'il n'y avait que retard, le paragraphe 6 des dispositions réglementaires d'exécution de l'article 14, stipulant, comme nous l'avons vu (1), que les délais de transport sont interrompus, pendant la durée des formalités de douane : le paragraphe 6, en effet, ne saurait être invoqué dans l'espèce présente, les opérations de douane n'étant pas, à proprement parler, commencées, et le temps nécessité par la demande et l'envoi de papiers supplémentaires ne pouvant pas rentrer dans la « durée des formalités fiscales ou de police » pendant laquelle ne courent pas les délais de livraison.

Le chemin de fer ne serait pas davantage responsable d'un retard, s'il était dû à une fausse indication donnée par l'expéditeur de la gare destinataire (2).

De même un arrêt du Bezirksgericht de Vienne du 18 avril 1899 a reconnu qu'une compagnie n'était pas responsable d'un retard causé par le défaut de traduction de la lettre de voiture rédigée en une autre langue que le français ou l'allemand; par contre, un jugement du tribunal de commerce de Nantes du

1. Voir *suprà*, p. 41.

2 Jugement du tribunal de commerce de Foix du 30 novembre 1906. *Journal de Droit international privé*, 1907, p. 775.

7 février 1900 (1) a décidé que les délais devaient être observés, même en cas de fausse déclaration de la marchandise, mais sous réserve de l'atténuation de responsabilité du transporteur.

D'autre part, nous relevons un jugement du tribunal de commerce de la Seine du 31 octobre 1900 (2) qui a décidé que le fait qu'un chemin de fer intermédiaire ne réexpédie pas une marchandise en port dû, parce que la valeur de cette marchandise ne couvre plus les frais de transport et de douane, ne décharge pas la compagnie destinataire de l'obligation de livrer en temps utile.

Enfin, nous citerons un arrêt de la Cour de cassation de Rome du 21 décembre 1897 (3) qui a décidé que le retard dans la livraison entraîné par un refus justifié du destinataire de payer une surtaxe indue était pleinement imputable au transporteur.

Nous pourrions multiplier les exemples : ceux que nous avons indiqués suffisent, pensons-nous, pour montrer dans quels cas peut être dégagée la responsabilité du chemin de fer, lorsqu'il y a eu retard, perte ou avarie.

1. *Bulletin des transports internationaux*, 1902, p. 49 et 1901, p. 110.

2. *Bulletin des transports internationaux*, 1901, p. 109.

3. *Bulletin des transports internationaux*, 1897, p. 446.

CONCLUSION

Parvenu au terme de l'étude que nous nous étions assignée, après avoir volontairement laissé de côté un certain nombre de points, intéressants sans doute, mais qui nous eussent entraîné trop loin, il nous reste à résumer dans une vue d'ensemble le chemin parcouru, et à apprécier les dispositions de la Convention de Berne que nous avons examinées.

Disons-le de suite, elle constitue, par rapport au droit français, un progrès considérable.

La théorie de notre droit est, nous l'avons vu, simpliste : qu'il s'agisse de retard, d'avarie, ou de perte, il suffit pour établir la responsabilité du chemin de fer, et pour connaître le montant de la réparation qui est due, que l'on puisse répondre aux deux questions suivantes :

1. — Y a-t-il eu préjudice ?

S'il y a préjudice, la responsabilité de la compagnie est engagée, une indemnité sera payée.

2. — Ce préjudice pouvait-il être prévu ? L'indemnité comprendra tout le préjudice éprouvé. Ne le pouvait-il pas ? l'indemnité sera limitée au seul préjudice qui pouvait être prévu.

Il n'y a pas à se préoccuper du dol, ni de la faute lourde ; sans doute, dans ces hypothèses, la responsa-

bilité de la compagnie sera plus sévèrement appréciée par les tribunaux, mais le principe ne change pas.

De même, la responsabilité de la compagnie sera dégagée, que l'on se trouve en présence d'un retard, d'une perte ou d'une avarie, par l'excuse tirée de la force majeure, du cas fortuit ou de la faute de l'expéditeur.

L'avantage, mais aussi l'inconvénient du système français, c'est que dans les limites que nous venons d'indiquer, le juge jouit d'un pouvoir discrétionnaire ; par suite, n'ayant d'autre guide que sa manière de voir, il pourra, selon son impression personnelle, majorer ou diminuer, dans une large mesure, l'indemnité compensatrice du retard, de l'avarie, ou de la perte.

Il n'y a donc pas de distinction à faire, et nous avons pu rappeler les principes du droit français en un seul paragraphe. Nous avons dû, au contraire, examiner séparément la perte, l'avarie et le retard dans la Convention de Berne.

En effet, à la place du système français qui impose dans tous les cas l'obligation de la preuve, souvent difficile à rapporter, d'un préjudice éprouvé, et qui donne naissance à des questions des plus délicates quant à l'évaluation de ce préjudice, la Convention a établi un système particulier pour chacun des cas de responsabilité.

C'est d'abord la réparation forfaitaire en principe,

pour le cas de retard. C'est là une solution très heureuse ; de la nécessité, en effet, de justifier en France d'un dommage, découle cette conséquence que les retards légers, n'apportant qu'un préjudice minime, resteront sans sanction : au contraire, dans les transports internationaux, les administrations de chemin de fer, stimulées par la crainte de perdre en cas de retard le bénéfice résultant pour elles du transport, s'efforcent d'effectuer la livraison dans les délais réglementaires.

C'est, ensuite, la base solide donnée au calcul de l'indemnité pour la perte totale ou partielle, cette indemnité étant fixée d'après la valeur de la marchandise au lieu et à l'époque de l'expédition ; système dont personne ne peut nier la commodité, même ceux qui auraient préféré voir prendre comme base de l'indemnité la valeur de la marchandise au lieu de la livraison.

Ces modes de calculs sont très simples ; tels quels, ils pourraient ne pas être équitables : le retard a pu causer un préjudice considérable ; le gain manqué par la perte d'une marchandise, vendue par exemple avant l'expédition, peut être important. La Convention a établi les correctifs nécessaires.

Elle a, en effet, laissé à l'ayant droit la possibilité d'obtenir en cas de retard, d'abord une réparation forfaitaire plus élevée, par le moyen de la déclaration d'intérêt, et plus même que cette réparation forfai-

taire, mais à charge par lui de rapporter la preuve du dommage causé.

De même, en cas de perte, grâce encore à ce système de la déclaration d'intérêt qui, avec la taxe supplémentaire qu'il entraîne, constitue en quelque sorte une assurance un peu spéciale, l'intéressé pourra recevoir, non plus seulement la valeur de la marchandise au départ, mais encore ce qu'il estimait devoir être le gain à retirer de l'expédition de cette marchandise.

Enfin, rappelons qu'en dehors des cas forcément admis d'irresponsabilité lorsqu'il y a force majeure, cas fortuit, ou fait de l'expéditeur, la Convention a précisé un certain nombre d'hypothèses dans lesquelles l'avarie survenue pendant le transport n'engage pas *a priori* la responsabilité de la compagnie, et qu'elle a nettement spécifié la question des déchets de route, qui font l'objet, en droit français, de nombreuses difficultés.

Au total, si théoriquement le droit français peut paraître préférable, car il dédommagera plus exactement, en principe au moins, les intéressés, la Convention de Berne lui est pratiquement bien supérieure, car elle leur permet d'obtenir une réparation peut-être moindre, mais beaucoup plus aisée : or, ceci est très important, surtout en matière de transports internationaux, et si l'on considère qu'il faut rendre les recours accessibles à tous, quels qu'ils

soient, et non pas seulement aux grands entrepreneurs de transports qui ne reculent pas devant les frais des procès.

Ainsi, le régime des transports internationaux créé par la Convention de Berne nous paraît incontestablement celui qui offre à l'expéditeur et au destinataire le plus de garanties, par le caractère explicite de ses stipulations, et par le libéralisme de certaines dispositions.

Sans doute n'est-il pas encore exempt de toute critique, mais il subit de fréquentes retouches ; sans cesse complété et amélioré, il se rapproche peu à peu de la perfection.

On peut donc penser qu'il serait désirable de le voir introduit en France ; cette nationalisation amènerait, nous en sommes convaincu, un abaissement immédiat et notable de l'étiage des procès en matière de transports par chemins de fer, et donnerait au commerce les facilités et la sécurité nécessaires à son développement normal et à sa prospérité.

Vu : Le Président de la thèse

E. THALLER

Vu : pour le Doyen
L'Assesseur,

CAUWÈS

Vu et permis d'imprimer :
Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris

L. LIARD

INDEX BIBLIOGRAPHIQUE

Annales des chemins de fer.

Annales de droit commercial.

Archives diplomatiques.

Asser. — Le transport international des marchandises par chemins de fer et la Convention de Berne de 1886-1887.

Bulletin annoté des chemins de fer.

Bulletin de la Mutuelle-Transports.

Bulletin des transports internationaux par chemins de fer.

Code de commerce allemand.

Convention internationale de Berne. Travaux préparatoires.

Darnis Gravelle. — De la convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer. Thèse.
— Paris, 1903.

Droz. — L'union internationale des chemins de fer. Article dans la R. D. I. P.

Eger. — La législation internationale sur le transport par chemins de fer, 1887.

Féraud-Giraud. — Code des transports.

Fuzier-Hermann. — Recueil de jurisprudence.

Journal de droit international privé. Année 1893 et suivantes.

Lamy. — Manuel des transports.

Lois nouvelles. Années 1896 et 1901.

Lyon-Caen. — La convention du 14 octobre 1890 sur le transport des marchandises par chemins de fer. J. D.

I. P., 1893 et 1894.

Lyon-Caen et Renault. — Droit commercial.

Mochel. — De la responsabilité des compagnies de chemins de fer en cas de perte, d'avarie ou de retard dans le transport des marchandises. Thèse. — Paris, 1902.

Résumé des prescriptions réservées à la législation des Etats contractants par la Convention Internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer. Lucerne, octobre 1904.

Sabaté. — Etude juridique et critique de la Convention de Berne du 14 octobre 1890 sur les transports internationaux des marchandises, 1906.

Sarrut. — Législation et jurisprudence sur le transport des marchandises par chemins de fer.

Surville et Arthuis. — Cours de droit international privé.

Thaller. — Droit commercial.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION.	5
CHAPITRE PRÉLIMINAIRE.	15
<i>Section I.</i> — Rappel des principes du droit français.	15
§ 1. — Principe de la responsabilité.	15
A. — Retard.	16
B. — Avaries	18
C. — Perte	20
§ 2. — Faits dégageant la responsabilité du trans- porteur	21
A. — Force majeure.	22
B. — Vice propre de la chose.	23
C. — Faute de l'expéditeur.	24
§ 3. — Fixation de l'indemnité.	25
<i>Section II.</i> — Exposé sommaire du droit allemand.	29
A. — Principe de la responsabilité.	30
B. — Calcul de l'indemnité.	31
C. — Causes qui dégagent la responsabilité.	33
CHAPITRE I. — <i>La responsabilité pour retard d'après</i> <i>la Convention de Berne.</i>	35
<i>Section I.</i> — Quand y a-t-il retard.	35
A. — Durée des délais.	36
B. — Calcul des délais.	39
C. — Expiration des délais	44
<i>Section II.</i> — Principe de la responsabilité et calcul de l'indemnité	48
§ 1. — Il n'a pas été fait de déclaration d'intérêt à la livraison.	55

§ 2. — Il a été fait une déclaration d'intérêt à la livraison.	59
§ 3. — Il y a dol ou faute lourde du chemin de fer.	66
Section III. — Le laissé pour compte.	77
CHAPITRE II. — <i>La responsabilité pour avaries ou perte d'après la Convention de Berne.</i>	83
Section I. — Constatation des avaries et de la perte.	85
Section II. — Calcul de l'indemnité.	88
§ 1. — Principes.	89
A. — Premier cas. — Tarif général.	89
a) Perte totale ou partielle.	89
b) Avarie	92
B. — Deuxième cas. — Tarifs spéciaux.	93
C. — Troisième cas. — Déclaration d'intérêt à la livraison.	96
§ 2. — Restrictions ou exceptions à ces principes.	98
A. — Vice propre de la chose. — Déchets de route	99
B. — Cas particuliers d'irresponsabilité pour avaries	102
CHAPITRE III. — <i>Causes générales qui dégagent la responsabilité du chemin de fer dans les cas de retard, perte ou avarie.</i>	107
Section I. — Force majeure et cas fortuit.	109
Section II. — Fait ou faute de l'expéditeur.	113
CONCLUSION	117
INDEX BIBLIOGRAPHIQUE.	123
TABLE DES MATIÈRES.	125

